X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 17)
z dnia 20 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 17)

20 marca 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, i **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat bieżącej działalności kontrolnej oraz dalszego rozwoju Inspekcji Transportu Drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Gancarz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Artur Czapiewski** p.o. główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Iwona Stradomska** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Alvin Gajadhur** doradca społeczny prezydenta w Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, **Artur Stanisław Fal** zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych Tor Sp. z o.o., **Waldemar Jaszczur** przewodniczący Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Piotr Mikiel** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam bardzo serdecznie panie posłanki i panów posłów. Równie serdecznie witam zaproszonych gości. W szczególności witam podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Pawła Gancarza wraz ze współpracownikami, pełniącego obowiązki głównego inspektora transportu drogowego pana Artura Czapiewskiego wraz ze współpracownikami i przedstawicielkę Najwyższej Izby Kontroli panią Iwonę Stradomską, która jest starszym inspektorem kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli strony społecznej: prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych Tor pana Adriana Furgalskiego, zastępcę przewodniczącego krajowej rady Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego pana Artura Stanisława Fala i sekretarza ZZITD pana Grzegorza Rutkiewicza, przewodniczącego Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu pana Waldemara Jaszczura, przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego pana Piotra Litwińskiego oraz wiceprzewodniczącego OZPTD pana Piotra Prudzyńskiego, członka zarządu OZPTD pana Adama Łobazę i dyrektora generalnego OZPTD pana Andrzeja Bogdanowicza, prezesa Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" pana Macieja Wrońskiego oraz dyrektora Departamentu Transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce pana Piotra Mikiela. Witam doradcę społecznego prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej pana Alvina Gajadhura. Mam nadzieję, że nikogo nie pominąłem, ale bardzo serdecznie witam wszystkich państwa na posiedzeniu Komisji.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji 22 lutego br. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat bieżącej działalności kontrolnej oraz dalszego rozwoju Inspekcji Transportu Drogowego. Jednocześnie informuję, iż ze względu na tryb, w którym zostało zwołane posiedzenie Komisji, nie ma możliwości zmiany tego porządku obrad. W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Zwyczajem przyjętym na posiedzeniach naszej Komisji proszę przedstawiciela wnioskodawców o zaprezentowanie wniosków. O ile mi wiadomo, przedstawicielem jest pan poseł Weber. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo przedstawiciele pracowników ITD i organizacji transportowych, wszyscy zebrani na tym posiedzeniu Komisji, ITD to bardzo ważna instytucja, która z jednej strony dba o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a z drugiej strony prowadzi działania mające na celu eliminację nieuczciwej konkurencji, jeżeli chodzi o transport drogowy, zarówno ten towarowy, jak i osobowy. Inspekcja powstała w roku 2001, a funkcjonuje od początku roku 2002, czyli już od ponad 21 lat. Inspektorzy cechują się bardzo dużym profesjonalizmem. Są to ludzie, którzy doskonale realizują swoje obowiązki. Z pewnością praca inspekcji przez ostatnie ponad dwie dekady miała wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i na pozytywną transformację sektora przewozów drogowych realizowanych przez pojazdy ciężkie powyżej 3,5 tony, a także przez autobusy i autokary w transporcie osobowym. Dlatego każdy rząd i każdy premier, który powołuje głównego inspektora transportu drogowego, jak i każdy minister właściwy do spraw transportu, który nadzoruje ITD, powinni robić wszystko, aby tę instytucję rozwijać i wzmacniać, aby budować jej kompetencje.

Szanowni państwo, Komisję zwołaliśmy w trybie art. 152, czyli na wniosek posłów, a konkretnie posłów z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Chcieliśmy poruszyć temat zarówno kontroli, jak i sytuacji bieżącej ITD. Otóż docierają do nas bardzo niepokojące sygnały o zmniejszeniu liczby kontroli drogowych, które są realizowane przez zewnętrznych przewoźników drogowych. Informacje, które posiadamy, wskazują, że wtedy, kiedy zdawaliśmy władzę, ta liczba kontroli wynosiła blisko 50%, czyli co drugi pojazd ciężki kontrolowany w Polsce to był pojazd na zagranicznych tablicach rejestracyjnych. W tej chwili po blisko trzech miesiącach bieżącego roku to już 26%, czyli co czwarty pojazd kontrolowany to pojazd z zagranicy, a 3 na 4 pojazdy kontrolowane to pojazdy na polskich tablicach rejestracyjnych. Nie tak miało być. Kiedy jeszcze odpowiadaliśmy za ITD, założyliśmy sobie ambitny cel, aby co drugi pojazd kontrolowany był właśnie pojazdem z zagranicy. W listopadzie 2015 r., kiedy odpowiedzialność za tę sferę, liczba kontroli pojazdów z zagranicy wynosiła 32–33%, a kiedy zdawaliśmy władzę i swoje obowiązki, tak jak mówię, było to blisko 50%. Niestety w bardzo szybki sposób ta statystyka została obniżona. Jest to negatywne zjawisko. Nie tego oczekują polscy przedsiębiorcy. Nadmienię, że współpracowaliśmy z przewoźnikami, którym zależało na tym, żeby inspekcja realizowała swoje obowiązki w sposób należyty i szczególnie zwracała uwagę zarówno na jakość taboru, jak i na czas pracy kierowców z zagranicy. Te oczekiwania były formułowane na spotkaniach formalnych, były kierowane w sposób pisemny i na spotkaniach uroczystych, opłatkowych, świątecznych, noworocznych. Robiliśmy wszystko, aby właśnie w taki sposób nadzorować ITD.

W ostatnich latach wzmocniliśmy inspekcję kadrowo. Przypominam, że ustawa, która weszła w życie w lutym 2022 r., to ustawa, która założyła zatrudnienie 200 inspektorów, którzy realizują kontrole na drodze. W dużej części ta kadra została już przez inspekcję uzupełniona. Tak więc nastąpiło wzmocnienie potencjału osobowego, ludzkiego. Zależało nam również na tym, aby sprzęt, którym dysponuje inspekcja, był sprzętem wysokiej specjalizacji, aby w sposób bezpieczny, stosunkowo szybki i precyzyjny realizować działania kontrolne. Wykorzystywaliśmy do tego chociażby fundusze unijne, za które były zakupione furgony i nowoczesna aparatura do pomiaru tonażu pojazdów, tak że,

krótko mówiąc, ostatnie lata to mocne zasilenie kadrowe, ale też unowocześnienie ITD. Mimo to w ostatnich trzech miesiącach widać wyraźny spadek, jeżeli chodzi o kontrole zagranicznych przewoźników drogowych. Prosimy o informację zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i głównego inspektora transportu drogowego, co się stało, że mamy do czynienia z takim załamaniem kontroli. Co się stało, że inspekcja w tej chwili skupia się na kontrolowaniu w głównej mierze pojazdów na polskich tablicach rejestracyjnych? Jedno ze zobowiązań porozumienia, które zostało podpisane między ministerstwem a protestującymi przewoźnikami, to właśnie wzmocnienie kontroli pojazdów z zagranicy. Realna sytuacja jest zgoła inna. Proszę o informację związaną z bieżącą kontrolą drogową, która jest realizowana w tej chwili przez ITD.

No i druga kwestia to kwestia przyszłości, dalszego sposobu funkcjonowania ITD. W poprzednim roku między listopadem a grudniem przygotowaliśmy ustawę związaną z umundurowaniem ITD. Uważamy, że w tej sytuacji, w której jesteśmy, inspekcja powinna być służbą mundurową, a nie służbą cywilną. Powinna pracować przez 24 godziny na dobę 365 dni w roku, aby jeszcze lepiej i precyzyjniej realizować swoje obowiązki kontrolne. To daje ta ustawa. Wiemy, że została ona wycofana przez obecne kierownictwo MI. Zadziało się to na początku lutego br. Pytanie, co dalej. Czy obecne kierownictwo MI zmierza do tego, żeby umundurować ITD? Tego w sposób oczywisty oczekują inspektorzy, którzy otrzymają nowe narzędzia i nowe możliwości kontrolne, ale też tego oczekuje branża transportu drogowego, która nieraz wyrażała takie stanowisko, widząc w umundurowaniu inspekcji kolejną szansę na to, aby tych przewoźników, którzy bezprawnie, łamiąc przepisy prawa, realizują swoje działalności gospodarcze… Nasz wniosek jest właśnie umotywowany bieżącą sytuacji, ale także przyszłością ITD. Prosimy o informacje i wyjaśnienia zarówno w kwestiach aktualnych, jak i przyszłości inspekcji.

Na koniec chcę bardzo gorąco podziękować wszystkim inspektorom, którzy codziennie sumiennie realizują swoje obowiązki kontrolne na drodze, ale też prowadząc kontrole w siedzibach firm transportowych. Odpowiadając przez pewien czas za tę sferę, byłem odbiorcą bardzo pozytywnych komentarzy naszych partnerów z zagranicy, którzy przyjeżdżali do Polski i wzorowali tworzenie swoich służb bądź ich wprowadzenie właśnie na ITD. Wówczas inspekcją kierował obecny tutaj pan minister Alvin Gajadhur, który jest inspektorem. Chyba jako jeden z pierwszych uzyskał zaliczenie kursu w 2002 r., będąc w pierwszej grupie inspektorów, którzy później realizowali swoje obowiązki. Będę też prosił, żeby pan minister, dziś jako doradca prezydenta Rzeczypospolitej, również wziął aktywny udział w tej dyskusji i przedstawił informacje, które są związane z przeszłością ITD i z aktualną sytuacją, szczególnie tą kontrolną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za przedstawienie wniosku. Szanowni państwo, bardzo proszę pana ministra Pawła Gancarza o przedstawienie informacji ze strony rządu. Panie ministrze, bardzo proszę. Przycisk z lewej strony. O, już działa. Tak, dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Paweł Gancarz:

Tym razem z prawej. Szanowny panie przewodniczący, wysokie prezydium, panie i panowie posłowie, goście zaproszeni na dzisiejsze obrady Komisji – przedstawiciele związków zawodowych ITD i federacji transportowych zrzeszających przewoźników polskich, dziękując oczywiście za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji i realizując ustawowy obowiązek, cieszę się również za szereg dobrych słów o ITD.

Rzeczywiście tak jest, że formacja, która rozwija się od 20 lat, a była tworzona – można powiedzieć – od podstaw, zrzesza osoby zaangażowane, które naprawdę są bardzo oddane swojej pracy. Budzą szacunek na drodze wśród przewoźników, ale też wśród innych służb. Ta formacja na pewno miała swój istotny wkład w rozwój branży transportowej, bo we współpracy, w trzymaniu poziomu i standardów… Dzięki temu branża transportowa mogła się również rozwinąć i podbijać rynki Europy Zachodniej, ale nie tylko, bo też i rynki wschodnie. Oczywiście często też ITD naprzykrzała się branży transportowej i kierowcom, ale z obopólnym pożytkiem dla jednych i dla drugich oraz dla bezpieczeństwa naszych i europejskich obywateli.

Jeżeli chodzi o informacje odnośnie do ITD, to mogę powiedzieć ze swojej strony, że od pierwszych dni urzędowania jako nowe kierownictwo MI, w tym również ja osobiście, jesteśmy w bezpośrednim kontakcie ze związkami zawodowymi. Miałem przyjemność dwukrotnie spotkać się z przedstawicielami związków zawodowych. Z racji tych problemów, które zastaliśmy w ministerstwie czy na szeroko rozumianym odcinku naszego frontu, czyli branży transportowej, a przypomnę o granicach blokowanych przez polskich przewoźników, mieliśmy bardzo dużo tych przyjemności ze spotkania i z branżą transportową, i z ITD. Na pewno wśród inspektorów było – myślę, że dalej jest – rozgoryczenie i przeświadczenie co do różnego rodzaju obietnic formułowanych w stosunku do tej formacji.

Przypomnę, że w 2016 r. została opracowana ustawa o ITD, która niestety przez lata nie mogła doczekać się swojego finału w Sejmie. Ta ustawa została odkurzona przez dwutygodniowy rząd i złożona w Sejmie, jednak niestety przez 7 lat trochę się zmieniło w samym transporcie drogowym, w prawodawstwie, ale też i w bieżącej rzeczywistości. Stąd projekt ustawy złożony w Sejmie nie mógł być procedowany, bo był po prostu, tak jak mówię, dokumentem odkurzonym i złożonym po to tylko, żeby uspokoić sumienia. Może uspokoić swoje sumienie, bo wcześniej przez 7 lat tego czasu oczywiście nie wystarczyło na to, żeby porządnie zająć się postulatami inspektorów, funkcjonariuszy ITD, ale też szeroko rozumianej i wskazywanej wielokrotnie branży transportowej. Projekty zostały wycofane, ale po to, żeby opracować je ponownie, rzetelnie, sumiennie i ze szczerymi intencjami, a nie z intencją uspokojenia czyjegoś sumienia czy odhaczenia na liście złożonych projektów ustaw.

Zarządzeniem nr 3 ministra infrastruktury z dnia 28 lutego został powołany zespół do spraw opracowania projektu ustawy uwzględniającej kierunki rozwoju ITD. Taki zespół został powołany i ma już za sobą pierwsze spotkanie, które odbyło się 18 marca. Przewodniczącym zespołu jest dyrektor Departamentu Transportu Drogowego. W skład zespołu weszli przedstawiciele poszczególnych dziewięciu związków zawodowych. Na pierwszym spotkaniu został opracowany i omówiony harmonogram działań i prac nad ustaleniem kierunków rozwoju ITD. Przewiduje się jeszcze osiem posiedzeń zespołu. Ostatnie zaplanowane jest na dzień 15 maja. To tak pokrótce.

Chcemy na poważnie zająć się tą formacją. Chcemy, aby nad aktami prawnymi pracować w sposób rzetelny, w konsensusie, w dyskusji z funkcjonariuszami z jednej strony, a z drugiej z branżą transportową. Czasy są trudne, jeżeli chodzi o branżę transportową. Protesty, które były na granicy, nie wzięły się znikąd. Stan, do jakiego doprowadzono branżę transportową, spowodował, że przewoźnicy wyszli na przejścia graniczne. W mojej ocenie i w ocenie MI w tych czasach prawdopodobnej konkurencji w przyszłości jest potrzebna dobrze wyposażona służba tego typu, która pilnowałaby równowagi na rynku i bezpieczeństwa obywateli, ale nie wiemy, jaka ta przyszłość będzie. Różne zagrożenia są możliwe. Kolejna formacja tego typu, dobrze zorganizowana, mocna, z mocnymi fundamentami jest oczywiście potrzebna. Nadmienię tylko, że wskazany tutaj pan minister Alvin Gajadhur, z tego, co mi wiadomo, nigdy nie był inspektorem. Był rzecznikiem ITD, panie pośle, tak że chyba to małe przejęzyczenie. A my chcemy z faktycznymi inspektorami, z funkcjonariuszami o tych przepisach rozmawiać. Chcemy nad tym pracować. Mówimy o dwóch projektach ustaw. Mówimy o projekcie ustawy o wprowadzeniu ITD jako służby mundurowej, ale też o jej odzespoleniu. Dzisiaj wojewódzkie inspektoraty w ramach administracji zespolonej podlegają wojewodom. Mówimy o tym, żeby była to formacja, która ma bezpośrednie i faktyczne kierownictwo w swojej jednostce macierzystej.

Co do szczegółów kontrolnych i wskaźników, o które się tak troszczą wnioskodawcy, pozwolą państwo, że oddam głos panu głównemu inspektorowi Arturowi Czapiewskiemu, który pełni swoje obowiązki od 10 stycznia 2024 r. Pan Artur objął te obowiązki w trudnym momencie, tak jak mówię, przy rozbudzonych nadziejach i rozgorzałych obietnicach co do swoich współpracowników, przy dużym napięciu w samej branży transportowej. Myślę, że przedstawi za chwilę państwu szczegółowe informacje i dane, jak wyglądają kwestie związane z kontrolą przewoźników i tych krajowych, i tych międzynarodowych, i tych zza wschodniej granicy. Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Zanim oddam głos panu głównemu inspektorowi, bardzo proszę, jedna informacja. Otóż pani przewodnicząca Krystyna Sibińska prowadzi listę osób chętnych do zabrania głosu – pań posłanek i panów posłów oraz przedstawicieli partnerów społecznych. Zachęcam i zapraszam, jeżeli ktoś ma chęć zapisania się do dyskusji, to u pani przewodniczącej Sibińskiej. Zgodnie z zapowiedzią oddaję głos panu głównemu inspektorowi. Bardzo proszę, panie inspektorze.

Pełniący obowiązki główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Panie przewodniczący, szanowni panie i panowie posłowie, zaproszeni goście, uczestnicy posiedzenia Komisji, na wstępie może parę słów komentarza co do wypowiedzi pana posła Webera odnośnie do doświadczenia mojego poprzednika na zajmowanym stanowisku.

Nie wiem, w jakim trybie jest tutaj, ale gwoli wyjaśnienia chciałem powiedzieć, że byłem uczestnikiem kursu inspektorskiego w 2002 r. Na żadnym wykładzie… Nie pamiętam, żeby główny inspektor, mój poprzednik, w nim uczestniczył. Nie pamiętam jego uczestnictwa w ćwiczeniach praktycznych, które się odbywały. Nie pamiętam jego uczestnictwa w egzaminie państwowym, który kończył to szkolenie. Mówienie o dużym doświadczeniu kogoś, kto jest swego rodzaju Nikodemem Dyzmą tej instytucji, to jest duże nadużycie, więc…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo proszę, ad meritum…

P.o. główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

OK. Chciałem przedstawić wyniki kontroli w kontekście tego, co się działo przez ostatnie dwa i pół miesiąca.

Można powiedzieć, że po pierwsze nasze działania były podporządkowane uspokojeniu nastrojów w samej inspekcji, inspektorów i inspektorek, którzy wykonują swoje zadania. Trzeba powiedzieć, że bałagan organizacyjny, który zostawili po sobie mój poprzednik i kierownictwo ministerstwa, ściśle korelował z tym, co można było na szybko… Miało to wpływ na decyzje, które można było podejmować. Tak jak wspomniał pan minister Weber, ta zależność dotycząca wykonywanych kontroli drogowych oscylowała przez cały 8-letni czas, kiedy poprzednie kierownictwo sprawowało swoje funkcje. To była korelacja mniej więcej 50% na 50%. Tylko chcę zaznaczyć, jakie to ma implikacje dotyczące badania warunków równej konkurencji czy tego, w jaki sposób są ponoszone konsekwencje z tytułu nieprawidłowości na rynku przewozów drogowych.

Pozwoliłem sobie tutaj przytoczyć pomiary ruchu, które są wykonywane na jednym z kluczowych korytarzy transportowych – na autostradzie A2. W Komornikach mamy punkt pomiarowy, który odnosi się do natężenia na autostradzie A2 w obydwu kierunkach wschód–zachód i zachód–wschód. Przejmuje również ruch z dróg ekspresowych S11 i S5. Drugi punkt pomiarowy, zainstalowany przed byłymi bramkami poboru opłat w Gołuskach, pokazuje natężenie ruchu. W ostatniej kolumnie mamy średnie natężenie ruchu, tak jak w tytule slajdu, w lutym 2024 r. Na kierunku wschodnim to 74 tys. pojazdów, natomiast na kierunku zachodnim 79 tys. pojazdów. Na ten ruch składają się pojazdy, które przejeżdżają w liczbie ponad 68 tys. zarejestrowanych w Polsce. Mówię tylko o pojazdach użytkowych ciężkich, czyli tych, które są użytkowane w transporcie międzynarodowym, co daje mniej więcej średnio liczbę 2750 na dobę. To są pojazdy polskie. Z krajów trzecich tych pojazdów jest średnio 390 w ciągu lutego, z Ukrainy 1566, co daje 63 pojazdy na dobę, a w przypadku tych przewoźników z 26 krajów Unii Europejskiej, którzy wykonują przewozy na naszych drogach, to są mniej więcej 143 pojazdy na dobę. W odwrotnym kierunku są podobne zależności. Natężenie ruchu zależy też od dnia, ale ono się waha od poniedziałku do soboty, bo bierzemy pod uwagę sześć dni w tygodniu – jeden dzień pojazd musi stać ze względu na czas pracy. To 74 tys. na jednym kierunku i 79 tys. na drugim kierunku. W Gołuskach jest tylko ruch autostradowy na A2, natomiast Komorniki zbierają ruch również na korytarzu transportowym S11 i S5. Zobaczcie, że tych pojazdów jest ponad 170 tys. na dobę, z czego 154 tys. i 160 tys. to są pojazdy zarejestrowane w Polsce, kraje trzecie – 1016 i 1242, Ukraina – 1067 i 1046 na obydwu kierunkach, z krajów UE – 13 tys. i prawie

15 tys. Czyli średnio 554 i 600 na dobę, jeżeli chodzi o UE, a 67 i 59, jeżeli chodzi o Ukrainę. Pokazuję to natężenie, żeby unaocznić. To oczywiście jest jeden z korytarzy o największym natężeniu ruchu. Są użytkowane również inne drogi, gdzie mamy swoje punkty kontroli. Niejako można organizować te kontrole w odniesieniu tylko i wyłącznie do przewoźników zarejestrowanych poza naszym krajem, ale chodzi też o to, żeby nie narazić się na zarzut dyskryminacji. Reagujemy na bieżące problemy.

Jeżeli chodzi o kontrole zrealizowane w 2023 r., widzimy tendencję 50% na 50% mniej więcej, czyli to, o czym mówił pan minister Weber. Jest to realizowane przez poszczególne inspektoraty, przez inspektorów ITD. Zaznaczam, że oprócz tych inspektorów są również inspektorzy kontroli opłaty elektronicznej, którzy w tych statystykach nie są ujmowani ze względu na ograniczone kompetencje w zakresie tych kontroli. Jeżeli chodzi o realizację tegorocznego ramowego planu kontroli, ostatnia rubryka razem podaje założony plan kontroli. To jest 190 tys., które mamy do wykonania według planu. Liczba kontroli po dwóch miesiącach jest na poziomie prawie 33 tys. wykonanych kontroli. Wskaźnik dotyczący realizacji planu kontroli jest trochę powyżej tego, który powinien być w okolicach 16%, a to jest wykonanie. Mamy w tej chwili ponad 17%, więc podążamy tą ścieżką, która wiedzie do wykonania planu. Na bazie ramowego planu kontroli chcę też powiedzieć, że statystyka ma odzwierciedlać wykonaną pracę, ale nasza praca na pewno nie będzie planowana pod pompowanie statystyki. Chcemy, żeby prewencja poprzez efektywność kontroli miała silniejsze oddziaływanie niż budowanie statystyk, które tak naprawdę nie przekładają się na efektywność pracy inspektorów. To samo dotyczy realizacji planu kontroli w przedsiębiorstwach. Ostatnia rubryka pokazuje, na jakim etapie jesteśmy. Liczba kontroli w przedsiębiorstwach nie zawsze odzwierciedla wykonanie planu, dlatego że bardziej istotnym wskaźnikiem jest liczba dni pracy kierowców, która jest istotna z punktu widzenia weryfikacji czasu pracy. Tutaj też jesteśmy ponad plan.

Na slajdzie mamy efekt pracy w styczniu i lutym. Tak pan minister zaznaczył, objąłem swoją funkcję 10 stycznia br. Początkowy okres to była analiza tego, co zastałem. Pewne obszary wymagały podjęcia działań związanych z różnego typu nieprawidłowościami, które stwierdzaliśmy, stwierdzamy i prawdopodobnie będziemy stwierdzać. Natomiast tutaj rzeczywiście widać efekt obstrukcji ze strony inspektorów, którzy nie realizowali potrzeb związanych z reakcją na kryzys na rynku przewozów, który tak naprawdę został wywołany przez brak działań poprzedniego kierownictwa ministerstwa w celu udzielania pomocy przewoźnikom, którzy stracili swoje obszary funkcjonowania po rozpoczęciu wojny. Przypomnę, że nie mogą realizować przewozów w Rosji i Białorusi, bardzo ograniczone są przewozy w Ukrainie, a istotne przeszkody napotykają przy realizowaniu przewozów dalekowschodnich. Mamy statystykę pokazującą u dołu liczbę kontroli wykonywanych w odniesieniu do przewoźników polskich i u góry w stosunku do przewoźników zarejestrowanych poza granicami naszego kraju.

Tutaj jeszcze jedna istotna uwaga, bo ze strony stowarzyszeń przewoźników postulatem jest to, aby obejmować kontrolami firmy identyfikowane jako posiadające kapitał inny niż polski, a rejestrowane u nas w kraju. Te firmy korzystają z uprawnień, które przynależą do przewoźników rejestrowanych na terenie UE. Jak mamy identyfikować takie firmy, jeżeli nie będziemy również przyglądać się temu, w jaki sposób funkcjonują firmy zakładane bądź przejmowane i realizujące przewozy na terenie Polski? Jeżeli chodzi o pozyskiwanie informacji, to jedynie w taki sposób, że się je pozyskuje z drogi i przenosi się potem na kontrole wewnątrz przedsiębiorstw.

Łącznie te kontrole od stycznia do marca to jest troszkę wyższy procent, o którym wspominał pan minister Weber. W tej chwili jest na poziomie 31%, jeżeli chodzi o kontrole w odniesieniu do przewoźników zagranicznych. Natomiast podział tych kontroli w odniesieniu do krajów trzecich i Ukrainy to jest 20% przewoźników, którzy są w krajach trzecich i wykonują przewozy na podstawie zezwoleń, a 11% to są przewoźnicy ukraińscy, którzy – przypomnę – poruszają się po naszych drogach bez zezwoleń. Nie ma tego istotnego elementu, na podstawie którego możemy identyfikować warunki wykonywania przewozu, jakim jest zezwolenie.

Na bazie porównania do lutego 2022 r., czyli momentu, kiedy jeszcze były normalne warunki funkcjonowania transportu, widzimy, że w 2022 r. mieliśmy 22 780 kontroli zezwoleń przewoźników, a jeżeli chodzi o 2023 r., na podobnym poziomie. Widzimy zmniejszenie się liczby przewozów z Rosji, z Ukrainy wzrost i zmniejszenie z Białorusi, czyli ubyło nam tak naprawdę materii do skontrolowania, jeżeli chodzi o przewoźników z Białorusi i z Rosji, a przybyła ponad połowa z Ukrainy. To się też łączy z tym, co jest rejestrowane na przejściach granicznych, czyli kilkakrotny wzrost przekraczania granicy przez pojazdy zagraniczne. Tak …i kwestia embarga, które obowiązuje w odniesieniu do rynku wschodniego – Rosji i Białorusi. Tu mamy porównanie trzech lat, czyli 2022, 2023 i 2024. Widzimy, że w 2022 r. kontroli przewoźników z Białorusi, z Rosji i z Ukrainy było łącznie około 5,2 tys., natomiast pozostałych kontroli było 10 806.

Zobaczmy ostatni rok, czyli również luty 2024 r., gdzie nie było przewoźników z Rosji i tak naprawdę nie było przewoźników z Białorusi, a skontrolowaliśmy 1410 pojazdów z Ukrainy. Łącznie liczba tych kontroli była porównywalna, czyli 15 tys. Mamy tutaj rozkrojony tort, gdzie widzimy całą masę pojazdów kontrolowanych, w tym część dotyczącą zagranicy, czyli Białorusi, Rosji i Ukrainy. Widzimy, że w lutym liczba kontrolowanych pojazdów z Ukrainy jest większa niż w lutym 2023 r. i mniejsza o 700 pojazdów niż w roku 2022. Liczba pojazdów kontrolowana jest na podobnym poziomie. W tej chwili, porównując styczeń i luty 2023 r. i 2024 r., zwiększył się wskaźnik kontroli w odniesieniu do pojazdów ukraińskich, o których mówią stowarzyszenia i przedstawiciele przewoźników. W 2023 r. był na poziomie 6,03%, a teraz jest ponad 8,5%, czyli procent pojazdów ukraińskich kontrolowanych w masie wszystkich skontrolowanych pojazdów jest większy. Analogiczne okresy marcowe, czyli najświeższe dane, od 1 do 17 marca. W 2023 r. tych pojazdów skontrolowano 2692, a w tym roku przez te dwa tygodnie marca 3865. To jest bieżący wykres dotyczący efektywności kontroli w odniesieniu do pojazdów zagranicznych po decyzjach, które zostały podjęte w końcu lutego, aby podnieść efektywność czynności kontrolnych w odniesieniu do transportu zarejestrowanego poza granicami naszego kraju.

Zaznaczam jeszcze raz, że są to dane zestawione na podstawie liczb przekazanych przez wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego. Tę pracę wykonuje codziennie 350–400 inspektorów. Oprócz tego wyjeżdżają inspektorzy Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej, którzy wkrótce również będą mieli przemodelowaną formę wykonywania kontroli ze względu na silną potrzebę uszczelnienia systemu opłat drogowych. Te kontrole będą prowadzone przede wszystkim w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych poza granicami naszego kraju, aby ten system uszczelnić. Na wykresach kołowych widać, że w tej chwili do 10 marca to jest 64% do 36%, czyli pojazdów zarejestrowanych w Polsce jest 64%. Jeżeli chodzi o marzec, to jest procent samochodów skontrolowanych w tej całej puli. Porównując do stycznia, widzimy istotny wzrost kontroli pojazdów z zagranicy.

Pan minister mówił również o tym, że inspekcja została zostawiona w dobrej kondycji i dobrym sprzętem. Mam na ten temat całkiem odmienne zdanie, bowiem wydatki, które… Owszem, to była cała masa pieniędzy, ale skala niegospodarności i nietrafionych zakupów po prostu poraża. To na pewno znajdzie swój efekt w moich wystąpieniach po zakończeniu audytowania tych czynności. Istotną sprawą, którą prowadzimy, jest mobilna stacja kontroli. Wygląda ona imponująco na zdjęciach. Powiedzmy, że można się tym chwalić, tylko od strony praktycznej to jest sprzęt, który tak naprawdę nadaje się do użycia tylko na autostradach, czyli z natury rzeczy tam, gdzie jeżdżą najlepsze pojazdy, bo tylko w miejscach obsługi podróżnych (MOP) można to rozłożyć, ewentualnie w miejscach kontroli, które są dedykowane kontroli kilku pojazdów ciężkich. Wtedy też jest kłopot z wykorzystaniem tej stacji, pomijając fakt, że jest naszpikowana wyposażeniem, które do niczego nie jest potrzebne podczas kontroli mobilnej. Z natury rzeczy ta stacja miała sprawdzać stan zawieszenia, hamulców i układu kierowniczego, bo to ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkich użytkowników dróg. Zrobiono taki koszmarek. Jeżeli by się pan przysłuchał chociażby opinii inspektorów, którzy muszą tym jeździć, to być może zmieniłby pan zdanie. Tyle mam do powiedzenia na temat statystyk, które na ten moment udało się zgromadzić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo za przedstawienie informacji z jednej strony dogłębnych, a w mojej ocenie też porażających. Zapisałem się do dyskusji. Przypominam, że listę osób zapisanych do dyskusji prowadzi pani przewodnicząca Sibińska. Oddaję głos panu posłowi Zawiei. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, bardzo się cieszę z analizy na węźle Gołuski i na węźle Komorniki, obok którego mieszkam. To pokazuje jedno. Jeżeli to nie są pojazdy umowne, tylko rzeczywiste, to ze strony zachodniej autostradą A2 wjeżdża czy jeździ w zaokrągleniu 80 tys. pojazdów, a kilkanaście kilometrów dalej przy węźle Komorniki, który również jest w sieci transportowej TINA bardzo ważnym węzłem, skupiającym ruch z dróg ekspresowych S5 i S11, mamy już blisko 100 tys. tych samochodów. Bardzo się cieszę, bo to pokazuje jedną rzecz. Rozbudowa drogi krajowej nr 11 to jest obowiązek, bo nie ma drugiego miejsca w Polsce o takim natężeniu ruchu. Co tu dużo mówić? Jest to niewyobrażalna uciążliwość funkcjonować tam w powiecie poznańskim, jak i w mieście Poznaniu, w metropolii poznańskiej, która aż się prosi, żeby na północ i na południe od Poznania budować S11. Temat poszerzenia trochę trwa. Jedyne postępowanie na tym odcinku od Złotnik do Obornik Wielkopolskich jest całkowicie minimalnym zakresem. To również jest przytyk do byłych rządzących, którzy przez 8 lat zrobili bardzo niewiele w tym temacie.

A co do ITD, dziękuję za tę prezentację, bo ona jest bardzo rzetelna i pokazuje, że wiele można było zrobić lepiej. Mogę powiedzieć tylko jedną rzecz. Aby ITD funkcjonowała 24 godziny na dobę, trzeba zrobić jedną prostą rzecz. To ona musi się przerodzić w służbę mundurową. Oby jak najszybciej, gdyż w pewnym momencie wszyscy inspektorzy dostaną uprawnienia, które mają Policja i inne służby mundurowe. Wtedy bez wątpienia jakość i komfort tej pracy, ale przede wszystkim bezpieczeństwo inspektorów będą bardzo ważne, do czego państwa zachęcam. Panu ministrowi ze współpracownikami życzę powodzenia w dalszej pracy. Co tu dużo mówić? Samych powodzeń w tym temacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Proszę, pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za informacje zarówno w pierwszej wypowiedzi pana posła Gancarza, jak i w drugiej wypowiedzi głównego inspektora transportu drogowego. Jeżeli mogę użyć trzech slajdów, które zostały zaprezentowane, to będę wdzięczny za uruchomienie ich po kolei. Pierwszy to ten startowy, pokazujący sinusoidę kontroli drogowych, które były realizowane przez inspekcję w ostatnich bodajże kilkunastu latach. Na tym slajdzie jak na dłoni widać efekt ostatnich 8 lat pracy MI i ITD. Jak na dłoni widać skokowy wzrost liczby kontroli pojazdów z zagranicy. Możemy, panie przewodniczący, ten slajd pokazać?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę mówić, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale zaczekajmy chwilę, jak się…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę mówić, bo zanim dotrze tutaj obsługa techniczna, to minie jakiś czas.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Poczekamy cierpliwie, panie przewodniczący. Dzisiaj chociaż czas w tej sali chyba nie jest ograniczony. Mam przynajmniej taką nadzieję. Nie musimy skracać tej dyskusji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jednak? Rozumiem. Widzę, że pan nadal… O, może pan mówić. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

No widzi pan, panie przewodniczący? Mam większą wiarę w obsługę techniczną.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, jesteśmy bardziej sprawni niż przez ostatnich 8 lat. Proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak jest. Obsługa techniczna – faktycznie tak. Drodzy państwo, jak na dłoni widać skokowy wzrost liczby kontroli realizowanych przez ITD w ostatnich 8 latach. Niemalże co drugi skontrolowany pojazd to pojazd na zagranicznych tablicach rejestracyjnych i o to nam chodziło, aby ta statystyka – zwracam uwagę szczególnie na rok 2012, 2013, 2014 czy 2015, gdzie było odpowiednio 35%, 36%, 32% i 34% – była przełamana i dużo korzystniejsza dla polskiej branży transportu drogowego. Ten slajd udowadnia, że cel osiągnęliśmy, mimo że transport międzynarodowy – i zachodni, i wschodni – między rokiem 2016 a 2023 też się zmieniał. Następowała fluktuacja przewoźników z innych państw. Natomiast inspekcja cały czas trzymała poziom blisko 50% kontroli realizowanych u przewoźników z zagranicy.

Taki stan oddaliśmy w grudniu 2023 r. No i nagłe załamanie. Szanowni państwo, niczym niespowodowany nagły spadek. Pan inspektor pokazał tutaj chyba 32–33%. Mówiłem o 26%, bo w połowie marca br. informacja tak wyglądała. Nie ma żadnych podstaw do tego, żeby stwierdzić, że cokolwiek się zmieniło, aby ten współczynnik tak dramatycznie i tak nisko spadł.

Widać problemy w zarządzaniu. Widać problemy z nadzorowaniem ITD. To jest główna przyczyna tego spadku kontroli u przewoźników z zagranicy. Słyszeliśmy, że główny inspektor w tej chwili zajmuje się szukaniem haków na swojego zastępcę. Mówi o jakichś nieprawidłowościach, natomiast już nie mówi o jakich konkretnie. Będziemy tutaj czekać na tę informację, bo na razie to jest rzucanie słów na wiatr i publiczne oskarżanie. Za tym żadne fakty nie idą. Natomiast my zalecamy jednak, żeby kierownictwo inspekcji zajmowało się tym, do czego jest powołane, czyli zarządzaniem w odpowiedni sposób inspekcją ważną z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Poproszę jeszcze o kolejny slajd, ten słupkowy, który pokazywał statystykę kontroli ze stycznia i lutego br. Dalej, jeszcze dalej. Chyba ten wcześniejszy. Tak, szanowni państwo, tutaj mamy statystykę inspektoratów wojewódzkich. Zwracam uwagę na dwa inspektoraty, które odpowiadają za kontrole w rejonach graniczących z Ukrainą, bo mówimy tutaj o dużo większym nasileniu ruchu pojazdów z Ukrainy. Oczywiście to fakt. Z Rosji i Białorusi tych pojazdów nie ma ze względu na to, że nie wymieniliśmy się zezwoleniami drogowymi i ze względu na kary nakładane przez UE, oczywiście wspólnie, więc i też przez Polskę. Natomiast inspektorat w Rzeszowie ma 91% kontroli przewoźników krajowych i 9% kontroli przewoźników zagranicznych. Rzeszów to województwo podkarpackie, graniczące z Ukrainą. Cztery przejścia graniczne. No i jak tutaj nie zatrzymywać Ukraińców? Podobnie Lublin. Szanowni państwo, 79% kontroli przewoźników zagranicznych, a 21% kontroli przewoźników z zagranicy. Województwo lubelskie graniczy z Ukrainą. Tam też łatwość trafienia na pojazd na ukraińskich blachach powinna być bezproblemowa. Natomiast ta statystyka pokazuje coś zupełnie innego. Podobna statystyka za marzec br., jeżeli mogę prosić o wyświetlenie ostatniego slajdu. W tych dwóch inspektoratach statystyka jakoś specjalnie się nie zmieniła, chyba nawet pogorszyła. Zgadza się, Rzeszów – 93% kontroli przewoźników krajowych i tylko 7% kontroli przewoźników z zagranicy, no i oczywiście Lublin – 80% kontroli przewoźników krajowych i 20% kontroli przewoźników z zagranicy.

Szanowni państwo, to są szokujące informacje. To są informacje, które jak na dłoni pokazują, że jest problem z zarządzaniem ITD. Bardzo dziękuję za przedstawienie tych informacji. O to właśnie nam chodziło. No i pytanie kolejne. Czy przez ITD są realizowane krzyżowe kontrole wraz z innymi służbami w siedzibach firm ze wschodnim kapitałem? Mam na myśli Krajową Administrację Skarbową, Państwową Inspekcję Pracy, inspektorów nadzoru budowlanego. Nasilenie tych kontroli nastąpiło na wiosnę poprzedniego roku po sygnałach przewoźników, że faktycznie w tych kwestiach mogą

być problemy. Te kontrole przyniosły skutek. Zgodnie z ustawą zostały nałożone kary na tych, którzy w ramach prowadzenia swojej działalności gospodarczej nie wypełniali przepisów ustawowych. Co dalej? Czy te kontrole krzyżowe we współpracy z innymi inspekcjami kontrolnymi również są prowadzone? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Pani przewodnicząca Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, rzeczywiście statystyki pokazują, że dzieje się coś złego, jeśli chodzi o wschodnie obszary.

Jest pytanie do kierownictwa. Jak to rzeczywiście wygląda? Chciałabym jednak zapytać: czy w ramach planu kontroli, który państwo ustalają jest określony podział na wymaganą liczbę kontroli, jeśli chodzi o pojazdy krajowe i pojazdy zagraniczne? Czy jest to po prostu tak zaplanowane i w jakiś sposób rozliczane?

Chciałabym też dowiedzieć się trochę więcej o tym, co pan minister powiedział, czyli o planach w zakresie ustawy, ponieważ ta fałszywa – że tak powiem – troska ze strony poprzedników, wynikająca z kilkuletniego zaniedbania we wprowadzeniu przepisów i odświeżenia ich w dwutygodniowym rządzie, do niczego nie doprowadziła. Możemy dzisiaj narzekać i opowiadać właśnie o potencjalnych problemach i zaniedbaniach, ale tak naprawdę nic w tym temacie w ostatnich latach nie zostało zrobione. Dlatego chciałabym spytać, jeśli oczywiście mogą panowie już dzisiaj powiedzieć o tym, jakie są plany. Czy rzeczywiście odzespolenie wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego i wcielenie w struktury głównego inspektora jest przewidywane? Jak wygląda sprawa, jeśli chodzi o delegatury terenowe? Jakie państwo mają plany? Mówi się też trochę o likwidacji struktury Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD). Czy to też będzie przewidziane, czy nie? Dużo też było tutaj pytań i wypowiedzi odnośnie do zaniedbań, jeśli chodzi o wyposażenie transportu drogowego i ITD, toteż na koniec chciałabym spytać o słynne pojazdy pościgowe BMW, które zakupił poprzednik. Jakie są plany z tym związane? Czy one będą wykorzystywane przez ITD? Czy będą w jakiś inny sposób zagospodarowane? Czy rzeczywiście zasadne były zakupy akurat takiego sprzętu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Więcej osób nie widzę. A, jest zgłoszenie. Bardzo proszę, pan poseł…

Poseł Przemysław Witek (KO):

Przemysław Witek. Dzień dobry. Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, mam dwa krótkie pytania. Pierwsze jest trochę oderwane od inspektorskiej działalności kontrolnej jako takiej, a dotyczy zatrudnienia w administracji ITD i ewentualnego przyrostu tego zatrudnienia na przestrzeni ostatnich lat. Czy państwo dokonywali już przeglądu w tej sprawie? Drugie pytanie dotyczy wydatków promocyjnych dokonywanych przez ITD, zwłaszcza w ubiegłym roku. Czy prowadzono jakieś programy? Czy te programy wpisywały się w działalność statutową inspekcji? Jeśli można, bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Do głosu zapisał się też pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, proszę pana ministra o odpowiedź na pytanie, kiedy pana zdaniem zostaną zmienione czy ulegną zmianie statystyki dotyczące kontroli samochodów ciężarowych realizowanych przy granicy polsko-ukraińskiej. Kiedy dokładnie, panie ministrze? Jak pan przewiduje, kiedy te statystyki się odwrócą? Proszę zwrócić uwagę na Lublin i na Rzeszów.

Przepraszam, panie ministrze, jeżeli czegoś nie wiem, czegoś nie rozumiem, bo widzę, że pan się uśmiecha, więc bardzo proszę o wyjaśnienie tej kwestii. Oczywiście ważne jest przeprowadzenie kontroli na terenie całego kraju i to jest poza wszelką dyskusją.

Korzystając z okazji, mam pytanie do pana ministra, bo pojawiają się informacje dotyczące likwidacji CANARD i przeniesienia jego kompetencji do Policji. Jeżeli pan minister może nas poinformować czy ewentualnie zaprzeczyć takim informacjom, będę zobowiązany. Na kanwie tego mam także pytanie, które dotyczy znanej już od dawna koncepcji, co do której szczególnie prowadzono debatę i dyskusję do 2015 r., włączenia ITD do Policji. Jeżeli pan minister może do tej kwestii się odnieść, to będę również zobowiązany.

Pojawia się tutaj problem… Może na końcu odniosę się do bardzo obraźliwych słów, które tutaj padły, ale jeszcze zanim to zrobię, w kwestii merytorycznej powiem, że dziwię się i pewnej rzeczy nie rozumiem. Jak wysoki urzędnik państwowy może podważać potrzebę i konieczność badania stanu technicznego pojazdu przy użyciu mobilnych stacji kontroli pojazdów? Dobrze by może było, gdyby pan minister powiedział, jakich funkcji nie powinno realizować urządzenie, które jest wykorzystywane do tej kontroli. Jak pamiętamy, korzystając z mobilnej stacji kontroli pojazdów, kontrolowano m.in. autobusy, które służą do transportu miejskiego w różnych miastach Polski. Dziwię się słowom, że samochody o najwyższym poziomie stanu technicznego poruszają się autostradami. Rozumiem, że poza autostradami poruszają się samochody o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) powyżej 3,5 t, których stan techniczny jest zły, a nie mogą być kontrolowane dlatego, że brakuje takich miejsc, żeby rozłożyć mobilną stację kontroli pojazdów. Otóż zapewniam państwa, bo mieszkam akurat na takim obszarze, gdzie ruch samochodów ciężarowych na drogach krajowych, poza drogami szybkiego ruchu, jest olbrzymi, że jest bardzo dużo miejsc, w których takie badanie techniczne może zostać wykonane. Pytanie jest więc takie. Czy te słowa, które tutaj dzisiaj padły, oznaczają odejście od badania stanu technicznego pojazdów, co było do tej pory działaniem niezmiernie skutecznym, realizowanym przez ITD?

Natomiast, panie ministrze i panie przewodniczący, podczas wypowiedzi pełniącego obowiązki głównego inspektora transportu drogowego zwróciłem też tutaj uwagę na sformułowanie i odniesienie się do jego poprzednika. Nazwanie go imieniem bohatera powieści uważam za nikczemne. Uważam, że jest to działanie, na które pan minister powinien zareagować. Bardzo proszę, aby nie dopuszczać do takich sytuacji, aby byli czy obecni wysocy urzędnicy administracji publicznej byli w ten sposób obrażani. Nie wyobrażam sobie normalnej, merytorycznej dyskusji, w której uczestniczy jedna z głównych osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w transporcie drogowym, kiedy używane są tego typu zwroty i adresy. To jest absolutnie niedopuszczalne. Gdybym był złośliwy, to powiedziałbym tutaj, że nie wiem, czy Tadeusz Dołęga-Mostowicz, gdyby żył, w kolejnej swojej powieści uwzględniłby p.o. głównego inspektora transportu drogowego. Obawiam się, że chyba nie, właśnie ze względu na poziom zachowania tego człowieka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak i właśnie mieliśmy świadectwo tych wysokich standardów. Przypomnę, panie ministrze, że nie musi pan mi zwracać uwagi. Myślę, że każdy jest w stanie sam ocenić te słowa, które padają. Na sali plenarnej to akurat państwa klub króluje w stosowaniu różnego rodzaju inwektyw i określeń. Oczywiście, przyjmując apel – jak rozumiem – pana przewodniczącego o kulturę dyskusji, myślę, że w tej sprawie trzeba zacząć od spojrzenia w lustro.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ad vocem można?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Zawsze, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, za wszystko to, co dzieje się na sali plenarnej, odpowiada marszałek Sejmu. Pan, panie przewodniczący, odpowiada za to, co dzieje się na posiedzeniu Komisji, oczywiście wspólnie z wiceprzewodniczącymi.

Bardzo proszę, aby wzorem lat… Pamiętam od 2005 r. posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury. Takich zdarzeń, takich wycieczek i tego typu poziomu dyskusji praktycznie nigdy na posiedzeniach Komisji nie było. Tego nie pamiętam, a byłem obecny prawie na każdym z posiedzeń Komisji od 2005 do 2015 r., więc to jest uwaga natury czysto organizacyjnej. Ufam, że pan będzie utrzymywał wysoki poziom debaty i dyskusji, który był realizowany przez lata obojętnie, czy rządziła Platforma Obywatelska z Polskim Stronnictwem Ludowym, czy też Prawo i Sprawiedliwość. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za tę uprzejmą uwagę. Rzeczywiście poziom dyskusji w naszej Komisji zmierza do góry. Podnosi się poziom tej dyskusji zwłaszcza po latach 2015–2019, gdzie mieliśmy do czynienia z różnymi…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Pan już przesadza, panie przewodniczący. To jest z pana strony bardzo cyniczne i haniebne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani posłanko, każdy ma prawo do tego, żeby wypowiedzieć się na posiedzeniu Komisji. Pragnę tylko zauważyć, że pana ministra wtedy na tych posiedzeniach nie gościliśmy z racji tego, że był ministrem i miał inne obowiązki, jak rozumiem, natomiast to była zupełnie inna sytuacja.

Proponuję, abyśmy może przeszli do dyskusji. Zgłosili się przedstawiciele strony społecznej. Pierwszy zgłosił się pan minister. Przepraszam bardzo. Doradca społeczny prezydenta pan Alvin Gajadhur, bardzo proszę.

Doradca społeczny prezydenta w Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Alvin Gajadhur:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, na początku chciałbym odnieść się do słów mojego następcy p.o. głównego inspektora, który powiedział tutaj kłamstwo.

Nie wiem, jeżeli pan p.o. główny inspektor nie pamięta czegoś, to może trzeba skorzystać z porady lekarskiej, zażyć jakieś leki. Kończyłem pierwszą edycję…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie doradco, bardzo proszę. Myślę, że nie wystawia pan najlepszego świadectwa panu prezydentowi, używając jego autorytetu do tego rodzaju zachowań. Przywołuję pana do porządku.

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Tak. Dobrze. Chcę tylko sprostować nieprawdziwe informacje, które zostały przekazane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę trzymać się ogólnie przyjętych zasad kultury.

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Dobrze, panie przewodniczący. Uczestniczyłem w pierwszej edycji kursu dla kandydatów na inspektorów transportu drogowego. Zdałem egzamin państwowy zarówno teoretyczny, jak i praktyczny. Mam na to stosowne dokumenty. To, co powiedział na tym posiedzeniu p.o. główny inspektor, jest po prostu kłamstwem. Chciałem to sprostować. Niewykluczone, że również podejmę w tym zakresie kroki prawne.

Przechodząc do meritum, panie przewodniczący, ubolewam, że nie ma na tym posiedzeniu Komisji pana ministra Dariusza Klimczaka. Ostatnio, jak spotkałem pana ministra Klimczaka, widać było, że pan minister nie posiadał stosownych informacji dotyczących działalności ITD. Powiem chyba tak, że opowiadał dziwne rzeczy – nie będę używał mocniejszych słów – dotyczące zakresu działań ITD. Rozumiem, że nieobecność

pana ministra wynika z tego, że nie czuje się pewnie i nie chciał zmierzyć się tutaj z naszą wizją…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie doradco społeczny, proszę przejść do meritum, bo jeżeli pan będzie tutaj uprawiał politykę, to…

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Dobrze, już przechodzę dalej. Dobrze, oczywiście. Nie uprawiam polityki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

No właśnie pan uprawia politykę. Mamy rozmawiać o konkretnych sprawach związanych z ITD.

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Dobrze, oczywiście. Panie przewodniczący, a więc po pierwsze obecne kierownictwo ministerstwa wycofało z Sejmu projekt ustawy o ITD, który został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 grudnia 2023 r., dzięki czemu ITD stałaby się służbą mundurową. Ten projekt rzeczywiście bazował na projekcie z 2016 r., o czym wspominał pan minister Gancarz. Przygotowywała go obecna tutaj na sali pani doktor Renata Rychter, obecnie dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI, a wcześniej długoletnia dyrektor Biura Prawnego i dyrektor generalna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, bardzo dobry, wybitny specjalista w zakresie m.in. transportu drogowego. Można powiedzieć, że ten projekt ponownie został odnowiony, tak jak mówił pan minister Gancarz. Ostatnio, bo na poprzednim posiedzeniu Komisji, pan minister powiedział, że w ciągu jednej nocy. Nieprawda, bo to minimum tydzień po mojej rozmowie z panem premierem Morawieckim, kiedy pełniłem zaszczytną funkcję ministra infrastruktury i kiedy widzieliśmy, jak wygląda sytuacja m.in. na granicach, została podjęta decyzja o procedowaniu tej ustawy. Nie była to jedna noc, jak to mówił pan minister Gancarz na poprzednim posiedzeniu, tylko minimum tydzień. To zostało poprawione m.in. przez pracowników ITD, jak i przez panią dyrektor Renatę Rychter. Uważam, że był to dobry projekt. Oczywiście mogły być jakieś niedociągnięcia, błędy, ale można było go poprawić w Komisji Infrastruktury, o czym też wspominały związki zawodowe. Pani przewodnicząca Urszula Cyprowska w piśmie do prezesa Rady Ministrów pana Donalda Tuska prosiła, żeby ten projekt nie był wycofywany z Sejmu. Niestety został wycofany.

Spowodowało to zaostrzenie protestów inspektorów, którzy chcieli, żeby ta ustawa jak najszybciej weszła w życie. Niestety dzięki temu są kontrolowani w większości przewoźnicy polscy, co zostało też tutaj przedstawione przez stronę rządową. Szanowni państwo, docierają do mnie niepokojące sygnały ze strony inspektorów ITD dotyczące zastraszania, inwigilacji, grożenia zwolnieniami dyscyplinarnymi za uczestnictwo w akcji protestacyjnej. Wręcz zakazuje się teraz kontroli przewoźników polskich. Tak jak mówił pan minister Weber, za czasów rządu Zjednoczonej Prawicy te statystyki wyglądały tak, że było mniej więcej 50% do 50%. Teraz groźbami i zastraszaniem próbuje się wpłynąć na inspektorów. Za naszych czasów też były protesty. Inspektorzy także protestowali, ale my się spotykaliśmy i rozmawialiśmy z inspektorami. Ten odsetek kontroli pojazdów zagranicznych zawsze oscylował w granicach 50%. Szanowny panie przewodniczący, pan minister Weber mówił tu również o tym, że w ubiegłym roku rozpoczęliśmy wraz z innymi służbami kompleksowe kontrole firm z kapitałem ukraińskim, białoruskim oraz rosyjskim. Kilkaset takich kontroli zostało przeprowadzonych we współpracy z innymi instytucjami. Jest właśnie pytanie. Czy teraz też te kontrole są prowadzone?

Szanowny panie przewodniczący, padło też tutaj wiele słów dotyczących zakupów realizowanych przez ITD, o czym mówił też pan minister Weber, nawiązując do tego. W czasie naszych rządów Zjednoczonej Prawicy został wzmocniony potencjał ITD. Były prowadzone dwa, a nawet trzy projekty.

„Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” to jest projekt, o którym wspominał też p.o. główny inspektor transportu drogowego. Projekt dofinansowany z funduszy unijnych o wartości ponad 66 mln zł, gdzie zostały zakupione 64 zestawy

do kontroli tachografów, 74 samochody specjalistyczne i 16 mobilnych jednostek diagnostycznych. Odnosząc się tutaj do zarzutu, że te jednostki są złe, bo – nie wiem – nie mogą kontrolować na innych drogach niż autostrady, to jest nieprawda. Przy ustalaniu specyfikacji przed przetargiem w zespole uczestniczyli właśnie inspektorzy transportu drogowego, którzy na co dzień prowadzą kontrole. Taki wygląd pojazdu i takie jego wyposażenie zostały zgłoszone przez inspektorów. Tam jest np. duża przestrzeń biurowa z tyłu, ale to wynika też z tego, że jest to pewne ułatwienie, bo nie musi wtedy jechać na kontrolę drugi furgon, tylko inspektorzy mogą pojechać jednym pojazdem, dokonać czynności kontrolnych i jednocześnie mogą również sporządzić protokół kontroli. Czyli mobilne jednostki diagnostyczne są jak najbardziej potrzebne. Tak jak powiedziałem, wyposażenie zostało uzgodnione z inspektorami.

Panie przewodniczący, kolejny projekt, który nazywał się „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym", był projektem o wartości 185 mln zł, dofinansowanym z funduszy unijnych. Zostały zakupione nowe fotoradary, odcinkowe pomiary prędkości, rejestratory przejazdu na czerwonym świetle, również na przejazdach kolejowych, ale też zostały zakupione samochody pościgowe. Warto tutaj też o nich powiedzieć, bo m.in. pani przewodnicząca pytała o te samochody pościgowe, które zostały zakupione zgodnie… To jest projekt unijny. Specyfikacja powstawała w latach 2017–2018. Pojazdy pościgowe inspekcja miała zawsze. Nie jest prawdą to, co mówił pan minister Klimczak, że inspekcja kontroluje jedynie samochody ciężarowe, więc po co takie samochody do ścigania piratów. Właśnie inspekcja kontroluje również samochody osobowe, o czym p.o. główny inspektor powinien wiedzieć, bo pracował w inspekcji wiele lat wcześniej. Jeżeli inspektor zauważy pirata drogowego, to takim samochodem powinien go zatrzymać, żeby ten pirat drogowy nie doprowadził do tragedii na drodze. Po to są właśnie te samochody pościgowe. Był podnoszony zarzut, że na etapie przetargu nie były wyposażone w wideorejestratory. Tak, nie zostały wyposażone, ale jest całe oprzyrządowanie i okablowanie do wideorejestratorów. Dlaczego w przetargu nie było wideorejestratorów? Bo żadne urządzenie tego typu na rynku nie miało dopuszczenia Głównego Urzędu Miar, a te środki musieliśmy wydać do końca ubiegłego roku, więc samochody zostały zakupione z ręcznymi miernikami prędkości, natomiast w budżecie została zabezpieczona kwota na doinstalowanie tych wideorejestratorów. Ręczne mierniki prędkości również będą wykorzystywane.

Pani przewodnicząca zadała też pytanie odnośnie do CANARD, czyli Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Niestety dochodzą sygnały, że CANARD jest demontowany. Inspektorzy centrum, którzy na co dzień dbali o bezpieczeństwo na polskich drogach, mają być skierowani do prac biurowych, mają być przesuwani do wojewódzkich inspektoratów albo do innych biur GITD. Mam też pytanie do pana ministra, bo w przestrzeni medialnej pojawiła się informacja, że te samochody pościgowe, którymi właśnie na co dzień inspektorzy dbali o bezpieczeństwo na drogach, mają być przekazane Policji. Panie ministrze, to spowoduje naruszenie zasad trwałości projektu unijnego, gdyż, tak jak powiedziałem, to są zakupy z projektu unijnego. Trwałość projektu to jest bodajże 5 lat i nie można tych samochodów przekazać Policji, bo wtedy po prostu trzeba będzie zwrócić środki.

Panie przewodniczący, jeśli mówimy też właśnie o stronie społecznej i o kontaktach, za czasów, kiedy pełniłem funkcję głównego inspektora, minimum raz na trzy miesiące odbywało się posiedzenie społecznej rady konsultacyjnej. Myślę, że obecni tutaj państwo przedstawiciele przewoźników to potwierdzą. Teraz od ponad czterech miesięcy p.o. główny inspektor nie zorganizował żadnego posiedzenia społecznej rady konsultacyjnej. Pytanie: Dlaczego? Pytanie: Czy dialog z przewoźnikami będzie prowadzony, czy nie będzie tego dialogu prowadzonego?

Chciałem jeszcze zwrócić uwagę na statystyki, panie przewodniczący, bo tutaj podano, że do połowy marca jest 26% kontroli przewoźników zagranicznych, ale nie jest prawdą, że więcej jest kontrolowanych przewoźników z krajów trzecich. Więcej jest kontrolowanych przewoźników z UE.

Warto też powiedzieć jedną rzecz, że był jeszcze projekt unijny skierowany do najmłodszych, gdzie w ubiegłym roku wyedukowaliśmy blisko 30 tys. dzieci. To jest

projekt, na który, tak jak powiedziałem, zostały przekazane środki unijne. Z informacji, które posiadam, też wynika, że ta działalność edukacyjna ma być likwidowana. Nie wiem, dlaczego.

Właśnie, panie ministrze, mam takie pytanie, bo jestem w posiadaniu listu obecnego p.o. głównego inspektora transportu drogowego, datowanego na 4 lutego 2016 r., czyli niespełna miesiąc po objęciu przeze mnie funkcji głównego inspektora. Obecny szef ITD skierował pismo do ówczesnego ministra infrastruktury i budownictwa pana Andrzeja Adamczyka, opisując tutaj swoje zasługi w pracy w ITD. Chciałbym jednak tylko króciutko odczytać kilka zdań. To będzie dotyczyło też pytania do pana ministra. „Na starcie swojej misji główny inspektor oraz jego zastępca, jak również inni pracownicy ITD zderzyli się z pomysłem dotyczącym aneksji zasobów inspekcji przez Policję. Paradoksem jest to, że pomysł wyszedł od dotychczasowego głównego inspektora transportu drogowego gen. Tomasza Połecia, którego zamiarem było zbudowanie w ramach struktur Policji wyspecjalizowanej formacji kontrolującej ruch drogowy, w tym transport”. Obecny na sali p.o. główny inspektor tutaj opisuje, jak to źle, jaki to jest zły pomysł, który pan generał Połeć chciał forsować.

Mam tylko pytanie, czy w związku… A teraz pan Tomasz Połeć pełni obowiązki zastępcy głównego inspektora. Mam pytanie do pana ministra Gancarza, czy to m.in. jest też jakiś pomysł na likwidację ITD, jeżeli właśnie pan Tomasz Połeć, który był krytykowany przez obecnego tu szefa ITD ponad 8 lat temu… Czy jego powrót do inspekcji doprowadzi do tego, że inspekcja będzie zlikwidowana? Bo chodzą tutaj różne słuchy, jeśli chodzi o przyszłość inspekcji. Pojawiła się też bodajże propozycja likwidacji struktur ITD i powołania narodowej agencji kontroli. Taki projekt podobnież jest przygotowywany w tajemnicy w ministerstwie. Chciałbym się dopytać, czy są takie plany, żeby zlikwidować główny i wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego (GITD i WITD), a powołać narodową agencję kontroli. Panie przewodniczący, już tak zmierzając do końca…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam. Panie doradco społeczny, bardzo proszę zmierzać do końca, bo naprawdę to nie jest obrona 8 lat pańskiego funkcjonowania, tylko dyskusja na tematy konkretne.

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Tak, oczywiście. Jasne, ale jest właśnie wiele konkretnych pytań, panie przewodniczący, dlatego staram się je zadać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To bardzo proszę je zadać. Dziękuję.

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Dobrze, jasne. Przechodząc już tak naprawdę do podsumowania, mam właśnie pytanie do pana ministra Gancarza, bo pan minister reprezentuje resort infrastruktury.

Podczas poprzedniego posiedzenia Komisji pan minister stwierdził, że w jego opinii prywatnej potrzebna jest mocna, dobra instytucja, taka jak ITD, z uprawnieniami, które są szerokie. Rozumiem, że pan, panie ministrze, reprezentuje ministra infrastruktury i stronę rządową. Nie jest pan tutaj prywatnie, tylko jest pan służbowo. Chciałbym więc wiedzieć, czy te pana poglądy i opinie to jest pana prywatne zdanie, czy jest to politycznie uzgodnione z rządem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie społeczny doradco, bardzo proszę powstrzymać się od takiego politycznego tonu. Naprawdę po raz kolejny proszę, żeby pan w meritum… Naprawdę wyciągniemy z tego wnioski.

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Nie, ale to nie jest ironiczne, panie przewodniczący. Dobrze, jasne. To w takim razie dziękuję serdecznie. Czekam na odpowiedzi na te pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna osoba, która się zgłosiła, to jest pan Waldemar Jaszczur. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu Waldemar Jaszczur:

Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie, wszyscy zebrani na tej sali, przede wszystkim bardzo serdecznie chcę podziękować panu przewodniczącemu za zaproszenie. To jest ważne wydarzenie, dlatego że po raz pierwszy na posiedzenie Komisji został zaproszony przedstawiciel nowej organizacji, którą mam zaszczyt reprezentować, czyli Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu. Bardzo się cieszę, że tu jestem. Mam nadzieję, że będziemy zawsze według zasady, że nic o nas bez nas.

Szanowni państwo, sytuacja branży transportowej zapewne jest państwu bardzo dobrze znana. Jak pamiętacie doskonale z mediów, to najpierw my, przewoźnicy, protestowaliśmy przez 77 dni non stop w dzień i w nocy. Sam spędziłem tam masę czasu. Omalże nie doprowadziłem do ruiny własnej firmy, dlatego że tak mocno byłem zaangażowany w sprawy społeczne, jak i o mało zdrowiem tego nie przypłaciłem, a nie tylko ja, w kwestii przewoźników, którzy prowadzili protesty na granicy z Ukrainą. Jak państwo doskonale wiedzą albo o tym słyszeli, mamy dzisiaj protesty rolników. Jak rolników dobiją ukraińskie zboże i zielony ład, tak polskiego przewoźnika dobije ukraiński transport. Szanowni państwo, pan główny inspektor tutaj podkreślił, że oni jeżdżą bez zezwoleń stosownie do umowy liberalizacyjnej, która była podpisana rok temu w czerwcu, a kończy się… Tak, przepraszam. Słyszę, że pani dyrektor mi podpowiada. Była podpisana w 2022 r., a kończy się w tym roku w czerwcu. Nikt z polskich firm transportowych sobie nie wyobraża, od wschodu do zachodu i od północy do południa, żeby ta umowa była kontynuowana.

Szanowni państwo, sprawa kontroli samochodów ukraińskich to jest sprawa kluczowa. Jeżeli nie obroni nas inspekcja w sensie kontroli ukraińskich przewoźników, którzy dopuszczają się wszystkiego, co tylko jest możliwe… Pełne eldorado. Na to im pozwala ta umowa. Oczywiście umowa ma pewne zapisy, czego im robić nie wolno, ale oni na to nie zważają. Robią wszystko, co chcą. W głównej mierze mówię o kabotażach. Zabierają nasze ładunki i zniżają koszty do takich, do których zejść nie możemy.

Przez to polskie firmy topnieją jak lód na wiosnę, a ukraińskie firmy transportowe rosną w siłę. Na niewyobrażalną skalę rosną w siłę. Szanowni państwo, u nich transportu przybywa. To niesamowite ilości. Moi koledzy przewoźnicy mówią, że jeżeli dalej tak będzie, to my, szanowni państwo… A to mówię na własnym przykładzie. Ponad 30 lat jestem przewoźnikiem. Tworzyliśmy firmy od podstaw. Szanowni państwo, od podstaw, od jednego samochodu. Taka jest historia większości polskich firm transportowych. Niebawem do końca roku możemy być parobkami w ukraińskich firmach transportowych. Oby do tego nie doszło. Mam nadzieję, że obecny rząd zrobi wszystko, aby pomóc polskim przewoźnikom – tym, którzy jeszcze są, bo wielu już nie ma. Nie będę tu już państwu głosił jakichś prelekcji o fizycznych dramatach, które się dzieją w polskich firmach transportowych, łącznie z odebraniem życia. Szanowni państwo, o tym się nie mówi, ale takie rzeczy się dzieją. Mam nadzieję, że najbliższe – nie wiem – miesiące spowodują to, że w końcu ktoś przekaże informację dobrą dla przewoźników, że jeszcze to może się zmienić, że jeszcze może być normalnie, bo teraz normalnie to nie jest. Szanowni państwo, to jest dramat i tragedia, dlatego też kluczowa sprawa kontroli ukraińskich samochodów jest dla nas niesłychanie ważna.

Szanowni państwo, nie wspomnę już o stanie technicznym ukraińskich samochodów. Jak byłem na granicy, to widziałem, co tam się dzieje, w jakim stanie są te samochody. To jest po prostu dramat. Lejący się olej z silników, lejące się paliwo, łyse opony, powietrze uciekające etc. Nie sposób jest to powtarzać i przypomnieć sobie, o jakich nieprawidłowościach mówimy, jeśli chodzi o dokumenty i o ich fałszowanie. Co innego w dokumentach, a co innego było na pace. Wszystko to widziałem i dlatego tu państwu dzisiaj o tym wszystkim opowiadam w dosłownie kilku słowach, bo przecież o wszystkim

się opowiedzieć nie da w tak krótkim czasie, a nie chcę za długo głosu zabierać, bo zapewne inne osoby zaproszone tutaj zechcą również po mnie zabrać głos.

Szanowni państwo, gorąco proszę w imieniu wszystkich przewoźników. Swoje słowa kieruję przede wszystkim do pana ministra Gancarza, który może wesprze inspekcję, bo o ile inspekcja nie ma takich sił, które może skierować konkretnie na dane tablice z początkiem UA, to może warto byłoby pójść krok do przodu i pokusić się o to, panie ministrze, aby inspekcję wesprzeć innymi służbami, takimi ewentualnie jak Straż Graniczna, Policja czy też Krajowa Administracja Skarbowa. Te służby mają prawo kontrolować. Jeżeli kontrole zostaną zwiększone w dużej ilości, to my jako przewoźnicy mamy szansę jeszcze trochę pożyć. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście otwarty parlament to jest nasza definicja. Dziękuję też za zauważenie, bo to jest właśnie w praktyce. Mieliśmy zamknięty parlament i problemy z dyskusją. Tutaj nie ma problemów z dyskusją. Jest otwarty parlament. Tak więc dziękuję bardzo też za przyjęcie tego zaproszenia.

Jako kolejny zgłosił się pan Piotr Prudzyński, wiceprzewodniczący OZPTD. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Prudzyński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dwa pytania. Pierwsze do pana głównego inspektora Czapiewskiego.

Panie inspektorze, odniosłem takie wrażenie, że w pana wypowiedzi dwie rzeczy zderzały się trochę ze sobą. Najpierw pan mówił o obstrukcji inspektorów jako formie protestów, co oczywiście jako przedstawiciel przewoźników… To należy jednoznacznie potwierdzić, że to po prostu miało miejsce i chyba jeszcze ma miejsce. Później mówił pan też, że w swoich działaniach i w ustalaniu pewnych priorytetów inspekcja nie może przyjmować kryteriów, które naraziłyby ją na zarzut stronniczości. Rozumiem to w kontekście – nie wiem – Komisji Europejskiej, co też jestem w stanie zrozumieć. Natomiast wspomniał pan, że pod koniec lutego w inspekcji zapadły decyzje, które spowodowały, że w marcu ten trend został odwrócony, co pokazuje statystyka. Pytanie moje jest więc takie. Jakie decyzje zostały podjęte, które rzeczywiście spowodowały tę zmianę? Czy jest szansa na to, że pan pójdzie po prostu za ciosem i działania zostaną podtrzymane, będą kontynuowane, a wręcz rozwijane, żeby jednak stosunek i proporcje kontroli rzeczywiście doszły chociaż mniej więcej do 50% na 50%, z którymi mieliśmy do czynienia w ostatnich latach? Ze swojej praktyki też dodam, że naprawdę nie jest niczym nadzwyczajnym w krajach Europy Zachodniej to, że tamtejsze służby są postrzegane jako służące do ochrony rodzimych rynków, a my dodatkowo jesteśmy krajem – nazwijmy to – granicznym czy frontowym w tym sensie, że jednak konkurencja z krajów pozaunijnych na terytorium naszego kraju jest po prostu usilna i wyraźna. To jest pytanie do pana głównego inspektora.

I pytanie do pana ministra Gancarza. Jeszcze kiedy trwał ten aktywny protest przewoźników, na jednym ze spotkań, a właściwie na kilku spotkaniach, ze strony przewoźników pojawiały się postulaty dotyczące tego, żeby uszczelnić granicę ukraińską konkretnie pod kątem ekologii. To znaczy chodzi o to, żeby wyposażyć ITD bądź inne służby graniczne w urządzenia do kontroli emisji spalin, aby weryfikować to, czy deklarowana w dokumentach emisja spalin ma pokrycie w tym, co w rzeczywistości stawia się na terminalu granicznym. Być może w ten sposób można ograniczyć napływ pojazdów, które po prostu nie spełniają norm ekologii. Mam pytanie, czy w jakiś sposób nadano działaniom ten kierunek. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo proszę o zabranie głosu pana Macieja Wrońskiego, prezesa Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, panie główny inspektorze, cieszę się, że jest dyskusja i można zabrać głos, ale myślę, że w ramach tej dyskusji trzeba by czasami troszeczkę szerzej spojrzeć na problemy, które są przedmiotem obrad. Słyszę tutaj cały czas jakiś taki dogmat – 50% kontroli drogowych zagranicznych przewoźników. Pytam się. Zaraz, moment, z czego to wynika? A dlaczego akurat 50%? Przepraszam, jak w Szczecinie znaleźć 50% i wykonywać tyle kontroli ukraińskich przewoźników? Jak np. w układzie północ–południe, gdzie też są główne szlaki, mamy tych ukraińskich przewoźników łapać? Onegdaj, wczoraj jechałem intensywnie, Katowice i z powrotem itd. Na litość boską, żadnych ukraińskich przewoźników akurat na tej trasie nie widziałem. Owszem, na A4 widzę głównie ukraińskich przewoźników, ale nie, przepraszam, na A2 i nie na A1.

W związku z tym w tej naszej dyskusji też powinno być trochę rozsądku. Wydaje mi się, że każdy problem powinien być poprzedzony pracą na danych, w ogóle jakąś analizą problemu, bo być może się okaże, że kwestie, które podnoszą koledzy, a więc nieuczciwej konkurencji i wykonywania nielegalnych przewozów kabotażowych czy też cross-trade, do czego przewoźnicy ukraińscy nie mają prawa, znacznie łatwiej jest rozwiązać, kontrolując po prostu firmy spedycyjne, zleceniodawców czy też giełdy transportowe. Na drodze przewoźnik pokaże taki papier, jaki ma. Wszyscy w transporcie dobrze wiedzą, jak łatwo się produkuje te papiery.

Teraz znowu teza. Nie zgadzam się z moim serdecznym kolegą, przewodniczącym Waldemarem Jaszczurem, że wrogiem dla polskich przewoźników jest ukraiński przewoźnik. Absolutnie nie. Wrogiem dla uczciwego polskiego przewoźnika jest nieuczciwy przewoźnik, niezależnie od tego, gdzie ma siedzibę – czy na Ukrainie, czy w Polsce, czy w Niemczech. Raczej oczekiwałbym tego, żeby inspekcja była zadaniowa, zorientowana po prostu na wykrywanie i analizę danych, żeby znaleźć kogoś, kto jest nieuczciwym przewoźnikiem. Teraz przepraszam bardzo, ale nie uważam, że więcej szkody mi przynosi nieuczciwy ukraiński przewoźnik, a z kolei nieuczciwy polski – fajnie, bo polski – no to nie. Z czymś takim się nie zgadzam, bo na giełdach i w przetargach startują duże firmy spedycyjne i zabierają po prostu zlecenia firmom transportowym, dając swoje oferty o 10 eurocentów poniżej kosztów. One korzystają głównie z polskiego przewoźnika, który nie płaci składek na Zakład Ubezpieczeń Społecznych w wymaganej wysokości, który płaci pod stołem, który jeździ na dwie karty, a w związku z tym ma niższe koszty.

Przepraszam. Wiem, że nie powinienem tego mówić, ale powiem. Apelowałbym więc, żeby nie robić tutaj jakiejś takiej dyskusji, z której cieszą się tylko i wyłącznie na Kremlu, że Polacy dyskutują o Ukrainie i to w kontekście negatywnym. Chciałbym dyskusji o tym, co zrobić i jak polepszyć, żeby po prostu zwalczać nieuczciwą konkurencję, niezależnie od tego, skąd ona pochodzi. Teraz tak, wydaje mi się, o ile dobrze pamiętam przepisy transportowe, a kiedyś też przy nich pracowałem, obok GITD mamy w tej chwili takie służby jak KAS, Policja, SG, ostatnio także wpisana PIP. Zamiast stawiać pod ścianą czy poprzedniego głównego inspektora, czy nowego głównego inspektora, może trzeba byłoby po prostu zacząć rozmawiać ze wszystkimi tymi służbami, w jaki sposób skoordynować te działania. Naprawdę nie widzę sensu kontroli ukraińskich przewoźników w województwie podkarpackim, skoro oni powinni być skontrolowani na wjeździe i wyjeździe przez KAS albo przez SG. Po co ich jeszcze raz kontrolować po tej kontroli? To co, tamta kontrola była zła? No chyba że tamtej kontroli nie ma.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Możemy się spierać.

Prezes ZP TLP Maciej Wroński:

Możemy się spierać, prawda? To jest temat do dyskusji, w jaki sposób spowodować, żeby ta kontrola była bardziej efektywna. Czy teraz inspekcja ma być służbą mundurową czy nie?

Znowu dyskusja zastępcza, bo należałoby zapytać, w jaki sposób główny inspektor może bardziej efektywnie dysponować zasobami. Wydaje mi się, że tutaj akurat

odzespolenie inspekcji by się rzeczywiście przydało. Należy dyskutować, czy inspektorzy otrzymują godne wynagrodzenie, adekwatne do swojej ciężkiej pracy. Z tego, co wiem, chyba raczej nie i w tej chwili te wynagrodzenia są po prostu pod psem. Można ewentualnie dyskutować o wcześniejszej emeryturze. Jeżeli dany inspektor pracuje tylko i wyłącznie w trudnych warunkach, w deszczu itd., to nie wiem, czy nie powinien przejść na wcześniejszą emeryturę, natomiast w jakiej formie to rząd zrobi – czy poprzedni, czy ten, czy następny – jest rzeczą wtórną. Rozmawiajmy o faktycznych problemach, a nie o hasłach.

Teraz tutaj było podniesione przez pana ministra Alvina Gajadhura zagadnienie narodowej agencji kontroli. Powiem szczerze, że z tym się zetknąłem. Był taki program poprawy bezpieczeństwa w transporcie. Monografia „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu" wydana przez śp. profesora Krystka. Byłem współautorem tej monografii. Postulowaliśmy powołanie jednej instytucji, ale to było wieki temu. Tak jak jest w Stanach Zjednoczonych, gdzie jest narodowa Agencja Bezpieczeństwa Transportu (TSA), która na szczeblu amerykańskim odpowiada właśnie za wypadki drogowe, za uczciwą konkurencję i za prawidłowe działanie. Może to też jest jakiś model do dyskusji.

Natomiast chciałem tutaj tylko zabrać głos, żeby pokazać, że świat nie jest czarno-biały. Powinniśmy zacząć po prostu o tym dyskutować. Panie i panowie, powiem wam tak, że naprawdę nie jest fajnie, jeżeli tutaj widzę, że jest oś sporu – co ten zrobił, co tamten zrobił. To nas nie posuwa do przodu. Teraz moja prośba do was. Prośba zwykłego, szarego człowieka, który nie pełni żadnych funkcji publicznych. Rozmawiajmy, traktujmy się poważnie. A à propos różnych spotkań to też mam prośbę. Nie róbcie spotkań, które są bezprzedmiotowe. Co z tego, że się co trzy miesiące gdzieś spotykaliśmy, jak po pierwsze przed żadnym spotkaniem nie znaliśmy jego tematu, bo przepraszam, ale nie wiedzieliśmy, co będzie tematem tego spotkania? Nie mogliśmy zgłaszać tematów na spotkanie. Z tych spotkań nigdy nic nie wynikało. Przepraszam, niech się pan minister Alvin nie obrazi, bo widzę, że teraz to też idzie w tym samym kierunku. Obawiam się, że mnóstwo mamy spotkań, tylko z tych spotkań nic konstruktywnego nie wynika i o to po prostu bardzo serdecznie proszę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Czy to jest wtórne, czy dyskusja jest zastępcza… Myślę, że to, co się dzieje w ITD i jak uregulujemy te sprawy, to jest bardzo ważne. Pan patrzy z trochę innej perspektywy. Myślę, że dla pracowników ITD uregulowanie ich statusu i unormowanie tych wszystkich spraw jest niezwykle ważne, a to na pewno przełoży się też na pracę i współpracę.

Pan Grzegorz Rutkiewicz, sekretarz rady krajowej związku zawodowego. Bardzo proszę. Po lewej stronie trzeba pastylkę przyłożyć.

Sekretarz Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego Grzegorz Rutkiewicz:

Przepraszam bardzo. Szanowni państwo, na wstępie chciałem bardzo podziękować za to, że mogliśmy znaleźć się tu z państwem. Reprezentuję Związek Zawodowy Inspekcji Transportu Drogowego. Sam jestem inspektorem. Na wstępie bardzo chciałem też podziękować za ciepłe słowa, które padają pod naszym adresem.

My tak naprawdę ciężko pracujemy od lat. To, co się dzisiaj tutaj dzieje, jest pochodną tego, że jako inspektorzy wychodziliśmy z założenia, że o dobrych służbach głośno się nie mówi. Cały czas chyba tak uważamy, że jeżeli ktoś dobrze pracuje, a dla służby to już jest oczywista oczywistość, to nie powinno się o nim głośno mówić. O nas się ostatnio dosyć dużo mówi, ponieważ to, że byliśmy cicho, doprowadziło do takiej sytuacji, w której się znajdujemy. Czyli państwo wymaga od nas bardzo wiele, a my jesteśmy oczywiście na to gotowi, bo mamy stosowne uprawnienia, natomiast organizacyjnie po prostu nie jesteśmy na to gotowi i na to zwracamy uwagę. Szanowni państwo, w skali kraju tak realnie jest około 350 inspektorów kontrolujących transport, którzy pracują na drodze. Państwo polskie to jest duży kraj. Transport kontroluje 350 osób. Dodatkowo dochodzi

jeszcze około 300 inspektorów, którzy zajmują się drogami płatnymi i fotoradarami. Tak więc jest nas garstka. Robimy, co możemy.

Ręce składały mi się do tego, żeby przyklasnąć panu prezesowi Wrońskiemu, bo też tak uważamy. Nie staramy się skupiać na tablicach rejestracyjnych, tylko na tych nieuczciwych przewoźnikach. Tak naprawdę to jest clou naszej pracy. Tak my to odczytujemy. Natomiast zdajemy sobie sprawę, że zadania i ciężar odpowiedzialności, które na nas teraz spoczywają, są ogromne. Dlatego od dawna o tym mówimy i zabiegamy o to, żeby powstała komisja i tak szanowne grono wypowiadało się na nasz temat, bo doszliśmy do ściany. To znaczy, że inspektorzy dzisiaj przymuszani są do tego, żeby pracować 24 godziny 7 dni w tygodniu, natomiast zwracam uwagę na to, że jesteśmy urzędnikami. Większość obywateli myśli, że jesteśmy służbą, bo stoimy z bronią, przyjeżdżamy do pracy radiowozem i jesteśmy w mundurach. Nie, stoimy obok policjantów i funkcjonariuszy KAS. To są nasi koledzy, z którymi cały czas stoimy na drodze, kontrolując, natomiast my jesteśmy urzędnikami. Tak naprawdę nie mamy uprawnień chociażby do tego, żeby prowadzić dochodzenie.

Chciałbym to obrazowo przedstawić. Chodzi o to, że wiele się mówi o kabotażu. Wiemy, jak to skontrolować, natomiast kierowcy są wyedukowani, a praca z nieuczciwymi kierowcami jest bardzo trudna, bo widzimy często te dokumenty, oni je mają… Taki kierowca wyjechał ze Lwowa dwa tygodnie temu. Zatrzymuję go na drodze i on mi pokazuje jeden dokument przewozowy. Tak, widzę zapisy na jego karcie. Widzę, że dwa tygodnie jedzie ze Lwowa i dojechał do Poznania. Gołuski – ta autostrada, o której tutaj mówił główny inspektor. Właśnie tam pracuję. Świetnie sobie zdaję sprawę z tego, jak wygląda ten transport. Zatrzymujemy te samochody i dostaję jeden dokument. Na bazie tego jednego dokumentu, oczywiście bez przeszukania samochodu, nie jestem w stanie stwierdzić i mieć materiał dowodowy, dzięki któremu będę mógł wszcząć postępowanie administracyjne i ukarać takiego przewoźnika. Po prostu jesteśmy bez narzędzi. Mówi się o tym, że mają nam pomóc KAS i SG. My z nimi współpracujemy na co dzień. Z Policją tak samo. Natomiast proszę uwierzyć, że każda z tych służb zajmuje się swoimi rzeczami. Krajowa Administracja Skarbowa zajmuje się głównie kontrolą przewozu towarów wrażliwych (SENT). Policja głównie zajmuje się ruchem drogowym. Tak naprawdę oni do tego zostali powołani. Wiemy, czym mamy się zajmować, natomiast zwracam uwagę na to, że jesteśmy niewydolni.

Stąd jakby ten głos niezadowolenia inspektorów, który ostatnio jest bardzo silny, ale to nie jest tak, że to trwa od tego roku. Mówimy o tym już od dawna. To są tak naprawdę lata zaniedbań. Ciężko pracujemy i teraz apelujemy. Tak naprawdę już w zeszłym roku nosiliśmy się z takimi działaniami jak akcja niezadowolenia. Plakaty wisiały w Warszawie w sierpniu. Mówiliśmy o sobie, że jesteśmy w cieniu gwiazd. Plakat pokazywał służby, czyli Policję, funkcjonariusza KAS, a inspektor stał sobie w cieniu w białej czapce i swoim mundurze. Tak się trochę czujemy. Chcielibyśmy wyjść z tego cienia po to, żeby móc realizować to, czego państwo od nas wymaga. Wiemy, co tak naprawdę mamy robić.

Teraz głośno mówi się o dwóch projektach ustaw. W tym miejscu chciałem bardzo serdecznie podziękować panu ministrowi Gancarzowi, bo przyznam szczerze, że zaskoczyło nas nawet takie podejście. Rozmawialiśmy z panem ministrem wiele godzin. Pan minister słuchał o naszych problemach. Wyartykułowaliśmy je w sposób jasny. Wierzymy, że te działania, które rząd teraz podejmuje, skończą się poważną ustawą, która organizacyjnie nas zmieni, ale i nas wzmocni. Szanowni państwo, kiedyś do inspekcji było bardzo trudno się dostać. Teraz chętni nie przychodzą. Młodzi ludzie nie przychodzą. Jesteśmy zawodem starzejącym się. Jeżeli odejdziemy, to przepraszam, ale nie wierzę, żeby KAS wykonywała kontrole transportu drogowego. Oni po prostu nie wiedzą, jak to robić. Mają swoje zadania. My jesteśmy od kontroli transportu, natomiast jest nas zbyt mało.

Teraz jeszcze jedna ważna rzecz, o której chciałbym głośno powiedzieć. Boimy się samego odzespolenia. Jeżeli to odzespolenie miałoby iść razem z naszą ustawą, czyli usłużbowieniem nas, wtedy będziemy szczęśliwi. My jako inspektorzy uważamy, że to jest celowe. Natomiast samo odzespolenie spowoduje naprawdę duże niezadowolenie inspektorów, bo dzisiaj przypisani jesteśmy do wojewódzkich inspektoratów, czyli

pracujemy na terenie województw. Powiem to jeszcze raz, że już jako urzędnicy mamy pracować 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu. Jeżeli nas się odzespoli, to będzie takie zagrożenie, że będziemy jeździć z Poznania do Rzeszowa. Nie będę już pracował na Gołuskach na autostradzie A2, tylko będę interwencyjnie pracował gdzieś tam na granicy. My się tego po prostu obawiamy, jeżeli nie będziemy służbą, bo nie będzie jednolitych procedur chociażby w kwestii bezpieczeństwa, które są różne w każdym wojewódzkim inspektoracie. Szanowni państwo, te procedury bezpieczeństwa są różne. W jednym województwie inspektorzy stoją z bronią, w innym nie mają w ogóle broni. Z charakteru pracy wynika, że jesteśmy służbą, natomiast na razie jesteśmy taką organizacją, która pracuje na drodze, a po prostu nie czujemy się zabezpieczeni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Kolejna osoba to pan Artur Stanisław Fal, zastępca przewodniczącego związku. Bardzo proszę.

Zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego Artur Stanisław Fal:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni goście. Wydaje mi się, że większość rzeczy powiedział już mój kolega z rady krajowej.

Natomiast dostaliśmy mandat od naszych kolegów inspektorów, którzy są w związku, a trzeba podkreślić, że nasz związek zrzesza najwięcej spośród inspektorów. Pozostałe związki to są świeżo powstałe związki np. w tym roku. Dosyć duża jest również organizacja funkcjonująca w głównym inspektoracie. Chciałem powiedzieć, że dziękujemy panu ministrowi i głównemu inspektorowi za to, że teraz pochylili się nad naszymi problemami, które tak naprawdę nawarstwiały się od lat. Odpowiadając panu ministrowi Weberowi, mówimy, że to nie jest tak, że ten protest zrodził się w styczniu, tylko to jest efekt niezadowolenia inspektorów od wielu lat. Oczywiście poprzedniemu kierownictwu też możemy podziękować za kilka zrealizowanych naszych postulatów, chociażby za zapewnienie ciepłego posiłku w formie bonów czy tam wyżywienia i za dodatkowe dni urlopu, które dostaliśmy na przestrzeni lat, podobnie jak inspektorzy PIP. To może nie jest dużo, ale jednak coś było.

Natomiast, konkludując, inspektorzy zobowiązali nas jako związek do jednego. W tej chwili jesteśmy w trakcie protestu, który skupia się głównie na kontroli nieuczciwej konkurencji, co wybrzmiało tu również z ust przewodniczącego Wrońskiego. Ta nieuczciwa konkurencja jest także wśród polskich przewoźników. To też nie jest tak, że kabotaże ukraińskie to są nie wiadomo w jakiej skali rozrośnięte, bo podczas akcji, zarówno na jesieni, jak i w pierwszych miesiącach tego roku, jakoś za wiele tych kabotaży wcale nie stwierdziliśmy, ale to znowu jest pokłosie tego, że nie możemy przeszukać kabiny. Ustawy nie upoważniają nas do tego, żeby przeszukać osobę i kabinę. Wiemy, że w polskim systemie prawnym jest to zarezerwowane tylko dla służb mundurowych, dla ludzi, którzy ryzykują swoim życiem i swoim zdrowiem, podobnie jak gdzieś tam my, ale w zamian, w przeciwieństwie do nas, funkcjonariusze służb mundurowych mają z tyłu głowy zapewnienie przez państwo, że w razie utraty zdrowia czy życia oni nie zostają z tym sami, jak szeregowi urzędnicy, którymi tak naprawdę jesteśmy.

Nie tak dawno wydarzył się wypadek, tylko policjanta odwiedził bodajże zastępca komendanta głównego. Był o tym dosyć duży artykuł. Natomiast jak mój kolega miał wypadek w trakcie pełnienia obowiązków w 2013 r., to tylko przyszedł do niego list gratulacyjny, przyjechał do niego jeden z dyrektorów GITD, poklepał go po ramieniu i podziękował za akcję. Ten chłopak uległ wypadkowi, gdy próbował zatrzymywać pijanego kierowcę auta osobowego. Proszę państwa, nie zapominajmy o tym, że w naszych uprawnieniach też jest reagowanie na nieprawidłowe zachowania kierowców innych pojazdów niż ciężarówki. Kolega miał połamaną nogę. Ponad rok był poza inspekcją, żeby wrócić do zdrowia. Potem kolejny rok to była rehabilitacja. Pracował jako osoba nie w pełni sprawna, bo miał orzeczony stopień niepełnosprawności. Co tutaj chciałem powiedzieć? W prezencie od głównego inspektora wówczas dostał jakiś tam pamiątkowy długopis, pendrive, jakąś tam maskotkę.

No ale, szanowni państwo, funkcjonariusze codziennie mogą zderzyć się z tym, że ulegniemy wypadkowi. Nam nie chodzi o to, żeby dostać maskotkę czy tam podziękowanie od głównego inspektora, bo niektórzy po takich wypadkach już nie przejdą badań lekarskich, a takiego człowieka najzwyczajniej inspekcja się pozbędzie, w przeciwieństwie do służb, gdzie osoba, która ulegnie wypadkowi, ma zapewnione miejsce na przykład… Znam takich policjantów. Przechodzą np. do kontroli postępowań i nie tracą wcale statusu policjanta. No i druga sprawa. W przypadku, gdy tak zadecydują, mogą przejść na wcześniejszą emeryturę. Wiem, że to jest temat niepopularny, bo emerytury wcześniejsze są droższe niż zwyczajne emerytury, ale mandat, który właśnie dostaliśmy od kolegów, jest taki, że mamy przekazać, że ten protest może zostać bardzo szybko zakończony – powiedzmy w cudzysłowie – zawieszeniem broni, porozumieniem. Podobnie jak protestujący przewoźnicy podpisali porozumienie z ministrem i zawiesili swój protest, my też do tego zdążamy, natomiast nikt jeszcze konkretnie takiego dokumentu przed nami nie położył.

Inspektorzy oczekują jasnej deklaracji, a nie tylko mówienia o zaczęciu prac i o tym, że to będzie od odzespolenia, a później będzie służba. Nawet jeśli wierzę mojemu koledze Arturowi Czapiewskiemu, swojemu imiennikowi, z którym niedawno się spotkałem, bo w głównym inspektoracie rozmawialiśmy o tym. Wierzę w jego wizję, że chciałby doprowadzić do usłużbowienia naszej formacji. To jestem ja. Wiele osób, wielu inspektorów nie zna obecnego głównego inspektora i chcieliby dostać na papierze takie zapewnienie, że pan minister i pan główny inspektor, działając w imieniu obecnego rządu RP, podejmą wszelkie możliwe działania, które doprowadzą do realizacji tego, o czym państwo mówią i tych naszych postulatów. W gruncie rzeczy zgadzamy się z tym, że to my wiemy, jak zadbać o nieuczciwą konkurencję na polskim rynku transportowym i jak ją eliminować.

Potrzebujemy jeszcze kilku narzędzi, żeby robić to lepiej, ale potrzebujemy i nowych ludzi, którzy będą chcieli przyjść do nas pracować. Natomiast na początku samej selekcji tych osób, podczas rozmowy, gdy kandydat dowiaduje się… Mówię o młodych ludziach, którzy nawet jeszcze studiów nie skończyli, bo teraz wiek kandydata na inspektora transportu drogowego został obniżony do 23 lat. Dochodzą do pytania: „I po 25 latach, jak rozumiem, będę miał prawo do przejścia na wcześniejszą emeryturę?". „Niestety nie, bo wie pan, my nadal funkcjonujemy jako urząd, jako służba cywilna, tyle że w mundurze". „A nie, to dziękuję". Obawiam się, co Grzegorz już tutaj powiedział, że za kilka lat będzie po prostu brakowało rąk do pracy w inspekcji, a chyba nie na tym zależy i przewoźnikom, i inspektorom, i całemu naszemu państwu.

Powtórzę raz jeszcze, że chcemy zwiększyć wolumen kontroli zagranicznych przewoźników, tylko wiemy jako inspektorzy, którzy pracują tu od wielu lat, że jedyną formą, jak gdyby tak trochę nacisku na zarządzających nami, jest to, żeby pokazać, że skupiamy się na Polakach. Proszę zobaczyć, przez tyle lat bardzo mało się o nas mówiło, a teraz, jak przez dwa miesiące, mimo że zapowiadaliśmy tę akcję już od dawna, skupiliśmy się na kontroli – w cudzysłowie – polskich blach, zaczęło się o nas mówić. A my nie chcemy, żeby o nas mówiono. Chcemy zakończyć – nie wiem – jakąś tam publiczną dyskusję. My chcemy zapewnienia, że faktycznie ktoś dostrzeże ten problem. W naszym odczuciu jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest zrobić z nas służbę mundurową. Zapewniam państwa, że robiliśmy takie nieoficjalne badanie opinii publicznej. Okazuje się, że 98,5% opinii publicznej, która nie jest związana z inspekcją i z transportem, mówi wprost: „Jak to? No to wy nie jesteście służbą? Przecież pracujecie w mundurze, macie białą czapkę jak policjant z drogówki, macie radiowozy jak inne służby, zatrzymujecie i kontrolujecie pojazdy".

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, bardzo proszę o zmierzanie do końca.

Zastępca przewodniczącego ZZITD Artur Stanisław Fal:

Chciałbym po prostu powiedzieć jedno. Prosimy posłów zebranych na posiedzeniu Komisji, bo to tak naprawdę do państwa kierujemy te słowa, żeby przyjrzeli się temu

problemowi i spróbowali zrozumieć inspektorów, którzy tworzą tę inspekcję, bo inspekcja to nie są tylko samochody czy procedury, ale to są inspektorzy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Zgłosił się również pan Piotr Mikiel reprezentujący Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Bardzo proszę, panie prezesie.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Piotr Mikiel:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie ministrze, szanowni panie i panowie posłowie, szanowni państwo, głównym tematem dzisiejszej dyskusji, jak czytamy w porządku dziennym, miała być tak naprawdę informacja dotycząca funkcjonowania ITD.

Na początku chciałbym się trochę cofnąć w czasie, a mianowicie dokładnie 23 lata temu w Sejmie zostały uchwalone przepisy, które powoływały ITD. Jak czytamy w uzasadnieniu do tej ustawy, głównym celem miała być ochrona polskiego rynku transportu drogowego i walka z nieuczciwą konkurencją. Szanowni państwo, ten cel powodował, że środowisko przewoźników drogowych popierało uchwalanie powołania takiej formacji, uznając, że ta formacja będzie przede wszystkim wspierała polskich przewoźników drogowych w świadczeniu usług przewozowych w kraju i za granicą.

Myślę, że upłynął już dostateczny czas, żeby ocenić, czy rzeczywiście ITD realizowała te zadania i spełniła oczekiwania, które były również po stronie branży. Wydawało się, że dobrym okresem do oceny tej działalności będzie 20-lecie funkcjonowania ITD. To wtedy spodziewaliśmy się tego, że będzie przeprowadzona gruntowna analiza, co się udało, a co się nie udało, w jakim zakresie inspekcja działa skutecznie, a w jakim zakresie działa nieskutecznie, tym bardziej że środowisko przewoźników drogowych od kilkunastu lat domagało się elektronicznej kontroli zezwoleń, kontroli drogowej w systemie 24-godzinnym przez 7 dni, bo wiedzieliśmy, że jeżeli to nie zostanie zapewnione, to nie będzie zapewniona także konkurencyjność polskiego transportu. Polska, na co by nie patrzeć, to kraj tranzytowy. Przez nasze terytorium też przejeżdża wielu przewoźników z innych krajów. Niestety z tej informacji, która właśnie była po tym 20-leciu… Tak naprawdę próbowaliśmy się wczytać, jaką wizję i jaką perspektywę dla ITD widziało ówczesne kierownictwo, tymczasem w tej informacji, która była zamieszczona na stronach internetowych urzędu, czytamy, że patronat objęli prezydent i małżonka prezydenta, że w obchodach wzięli udział wicemarszałek Sejmu, wiceprezes Rady Ministrów, minister kultury i dziedzictwa narodowego, minister infrastruktury, co jest akurat uzasadnione, minister edukacji i nauki, minister rodziny i polityki społecznej, minister rolnictwa i rozwoju wsi. Niewątpliwie to był czas, żeby… Nie mam nic przeciwko temu, żeby ten jubileusz świętowali także przedstawiciele tych resortów, ale żeby z tego 20-lecia wyszły też jakieś konkrety na przyszłość. Niestety od lat obserwujemy, że najwięcej do powiedzenia w danej materii mają ci, którzy w danym czasie nie mają możliwości realizacji tych celów i to jest najbardziej smutna teza, którą chciałem postawić.

Proszę państwa, natomiast środowisko przewoźników drogowych liczy, że ITD nie będzie zajmowała się jedynie tymi kwestiami, które są związane z organizacją tej instytucji czy formacji, ale przede wszystkim będzie działała na rzecz tego celu, dla którego została powołana. Jednocześnie, jeżeli rzeczywiście istnieje potrzeba zmian organizacyjnych, to myślę, że tu każda strona rządowa ma najlepszą wiedzę, jakie zmiany w jakim kierunku powinny iść – czy to ma być służba mundurowa, czy tylko umundurowana. To jest ta kwestia, która pozostaje do decyzji stronie rządowej. My jako środowisko oczekiwalibyśmy, żeby ta formacja działała skutecznie w realizacji celów i o to nam najbardziej chodzi. O to do wszystkich państwa apelujemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, lista mówców została wyczerpana, oprócz jeszcze mojej skromnej osoby. Pozwoliłem sobie zostawić głos na koniec. Kilka refleksji i pytań do pana ministra.

Rzeczywiście ostatnich 8 lat to jakieś dziwne lawirowanie inspekcji. Mieliśmy wyprawy do Watykanu, zakupy luksusowych limuzyn, kampanię wyborczą z używaniem pojazdów inspekcji, horrendalne kary i przepisy, które uderzały w polskich przewoźników. Jedyne, co było OK, to był PR, który był naprawdę dobry. Natomiast problemy inspekcji, jak tutaj to też było przedstawione przez przedstawicieli związków zawodowych, były spychane na bok. Zamiast dążyć do ochrony naszego rynku, niestety nasze firmy były jeszcze bardziej gnębione. Muszę powiedzieć, że z jednej strony, oczywiście rozumiejąc te problemy, które się nawarstwiły w ostatnich latach przez te decyzje, które były podejmowane, mam jednak bardzo smutną ocenę tego, co zadziało się choćby w ostatnich miesiącach w województwie śląskim, kiedy zobaczyłem, że 95% kontroli jest wobec przewoźników polskich, a województwo śląskie jest jednym z istotnych elementów korytarzy transportowych, gdzie są tiry ukraińskie, czeskie, tureckie. Notabene przez 8 lat prosiłem, żeby zająć się tureckimi tirami, które pędzą przez województwo śląskie. Jakoś te działania nie były podejmowane. Trudno mi tutaj uznać za pozytywne decyzje ówczesnego kierownictwa w tym zakresie.

Muszę powiedzieć, że jednak to jest taka sytuacja, w której, jeżeli poziom kontroli polskich przewoźników w stosunku do przewoźników zagranicznych będzie się utrzymywał, to za chwilę ci przewoźnicy padną. Chcę to powiedzieć wprost, że dzisiaj w naszym wspólnym interesie jest to, żeby chronić polskich przewoźników przed nieuczciwą zagraniczną konkurencją. To nie tylko firmy ukraińskie, ale i te, o których powiedziałem, jak tureckie i z różnego rodzaju państw, które próbują wchodzić na nasz rynek. Mało tego, przez nas pędzą do Europy Zachodniej. Wydaje mi się, że to, czego dzisiaj potrzebujemy, to wzajemnego zrozumienia. Naprawdę rozumiem, że jeżeli ktoś dobija się do drzwi przez 8 lat i widzi, że na ostatniej ścieżce w ostatnich dwóch tygodniach kładzie się na stół jakiś projekt ustawy, którego nie można było położyć przez 8 lat, to może człowieka… Nie chcę tutaj używać dosadnych słów, ale człowiek może się rozczarować. To absolutnie rozumiem. Natomiast dzisiaj chcę zaapelować o to, żebyśmy wspólnie znaleźli rozwiązanie jak najszybciej, żeby nie zarzynać polskich firm, bo jeżeli polskie firmy będą upadać w takim tempie, w jakim do tej pory upadały, to po prostu za chwilę nie będzie kogo kontrolować. Nie będzie kto miał wykonywać przewozów. Nasza branża transportowa, w ostatnich latach bardzo poważnie dotknięta konsekwencjami różnych działań, po prostu będzie się jeszcze bardziej kurczyć.

W związku z tym, panie ministrze, mam pytania w tej sprawie. Po pierwsze, czy ministerstwo zna przyczyny, dla których przez 8 lat nie przedstawiono Wysokiej Izbie projektu ustawy, który zmieniałby sytuację związaną z ITD? Jakie to były przyczyny? Wydaje się, że 8 lat to jest bardzo dużo czasu. Był główny inspektor transportu drogowego, który mógł podjąć tego typu działania. Pytanie do pana inspektora. Czy były – nie wiem – jakieś projekty ustaw przekazywane z inspekcji do ministerstwa? Czy cokolwiek w tej sprawie się działo? Czy to raczej mamy dzisiaj do czynienia z jakąś taką nagłą zmianą, bo zmieniła się władza i nagle zmieniła się komunikacja? Jeżeli są jakieś informacje w tej sprawie, to bardzo prosiłbym o ich przedstawienie.

Po drugie, czy jest możliwość wprowadzenia jakichś takich rozwiązań jak np. obowiązkowej rejestracji w systemie SENT pojazdów, które przekraczają naszą granicę, żeby uchwycić sposób ich poruszania się po Polsce? Mówię o tym w kontekście przewozów kabotażowych, bo to jest problem zgłaszany przez środowisko firm transportowych. Jeżeli trzeba tutaj jakiegoś wsparcia na poziomie parlamentu, a można to zrobić, to myślę, że Komisja jest w stanie wykonać tu pewną pracę. Trudno bowiem rozmawiać o takiej sytuacji, gdzie nie mamy konkretnych danych.

Ostatnia rzecz. Naprawdę to uderza w województwo śląskie. Chciałem zapytać, czy tam były dokonane zmiany, żeby ewentualnie jakby wzmocnić sygnał potrzeby kontroli. Tu też bym prosił o ewentualną odpowiedź.

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu ministrowi. Panie ministrze, oczywiście proszę korzystać również z pomocy współpracowników, jeżeli będzie to potrzebne. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, pytanie podstawowe. Jakim czasem dysponujemy? Obiecuję, że postaramy się…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Do godziny 14 mamy tę salę, więc…

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Rozumiem. Postaram się syntetycznie. Będę prosił pana inspektora o uzupełnienie w poszczególnych wątkach. Po kolei zaczniemy może od tych głosów, które padały na końcu. Będzie łatwiej w jakiś sposób zagregować część pytań. Jeżeli chodzi o to, o czym powiedział pan przewodniczący, projekt ustawy o wprowadzeniu SENT do wszystkich przewozów spoza UE od 1 lipca jest wpisany już do wykazu prac legislacyjnych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dobra decyzja. Dziękuję, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

To jest jeden z elementów porozumienia z przewoźnikami, tak że to się dzieje. Dlaczego przez 8 lat nie było prac nad ITD czy nad ustawą? Tak jak mówiłem, ustawa przygotowana w 2016 r. była na ostatniej prostej złożona w Sejmie. To oczywiście pytanie nie do nas. Też mam takie dziwne wrażenie jako świeżo upieczony minister. Pamiętam, jak w 2015 r. poprzednia ekipa oddawała władzę w sposób pokojowy. Sam pamiętam w swoim środowisku politycznym, że nastrojów co do rozliczeń w pierwszych tygodniach, w pierwszych miesiącach nie widziałem, a wręcz to wydawało się niestosowne. Skoro ktoś wygrał wybory, to daje się rządzić tym, którzy te wybory wygrali i stworzyli rząd. Myślę, że także dziś na posiedzeniu Komisji i na różnego rodzaju konferencjach obserwujemy jakieś takie dziwne zacietrzewienie i próbę doszukania się czegoś, czego nie ma, bo większość rzeczy, które realizujemy, to jest naprawa sytuacji, którą zastaliśmy, a nie wygenerowanie jakichś nowych problemów.

Ciężko mi ocenić, dlaczego przez 8 lat… Trzeba byłoby zadać pytanie politykom obecnym na tej sali. Z ust polityków – i to wysoce prominentnych wtedy polityków – właśnie nie ze swojego środowiska, a z tego środowiska, które przez 8 lat rządziło, bo też to pytanie tu padało, słyszałem głosy i pomysły o wcieleniu ITD do Policji czy do KAS. W przypadku odpowiedzi należałoby zadać sobie pytanie, jakie były zamiary wtedy przez 8 lat, bo takie głosy słyszałem. My takich zakusów i założeń nie mamy. To mogę oświadczyć. Jest pytanie, co wyjdzie z prac naszego zespołu, który został powołany, bo może takie stanowisko tam też będzie. Tego nie wykluczam. Rozmawiamy z inspektorami, bo może to jest słuszny kierunek. Po to jest ten zespół, żeby na takie pytania dać sobie odpowiedzieć i podjąć konkretne działania.

Co do spraw promocyjnych, to poproszę za chwilę pana inspektora, żeby ewentualnie tę sprawę omówić.

Zbiorczo mogę odpowiedzieć na pytania zadane przez pana Grzegorza Rutkiewicza, pana Fala, przedstawicieli związków, jak i też przedstawicieli firm transportowych. Kilka kwestii, bo one były poruszone w ciekawy sposób. Rozmawiamy bardzo dużo. Staram się, żebyśmy te rozmowy przekuwali na konkretne działania, żeby one faktycznie nie spełzły na niczym. Co do jednej kwestii się nie zgodzę, że funkcjonariusze ITD się starzeją. Spotykałem się z przedstawicielami związków zawodowych. To były osoby w sile wieku. Powiedziałbym, że do czterdziestki albo wokół czterdziestki. Nie widziałem tam starzejących się inspektorów, tak że z tym mogę się nie zgodzić. Z większością rzeczy, które powiedzieli panowie reprezentujący sektor transportowych i przedstawiciele ITD, jednak się zgadzamy, dlatego pracujemy. To jest pierwsza kwestia. Robimy po prostu swoje, nie czekamy. Chcemy wypracować dobre przepisy.

Nie możemy według mnie spisywać żadnych porozumień z pracownikami i z przedstawicielami związków zawodowych. Nie rozumiem, jak możemy sporządzać porozumienia odnośnie do wykonywania obowiązków służbowych. Relacja między przewoźnikami a MI jest inna niż między ministerstwem a funkcjonariuszami podległej jednostki, jaką jest ITD. My też specjalnie jakby nie rozmawiamy, ale tutaj trochę zwracam

się może z takim apelem czy z głosem do państwa. Czy państwo protestują, czy nie, proszę mi wierzyć, że my robimy swoje. Tutaj jest tylko taki dyskomfort dla państwa co do sytuacji na drodze, bo to w żaden sposób nas nie mobilizuje czy demobilizuje. Widzą państwo, że konsekwentnie staramy się postępować co do tej formacji. Jeżeli możecie, to te działania, które są prowadzone wewnątrz i które w jakiś sposób szkodzą branży, szkodzą temu, co się dzieje na drodze, to prosiłbym, żeby ich zaniechać, przerwać je, bo one nie są potrzebne. Tak jak mówię, to nie jest w ogóle element potrzebny w dyskusji nad przyszłym kształtem ITD.

Uszczelnienie granicy pod kątem ekologii. Jeśli chodzi o ten temat, to myślę, że pan inspektor Czapiewski odpowie na pytanie pana przewodniczącego Prudzyńskiego.

Nie ma pana Waldemara Jaszczura, przewodniczącego Komitetu Obrony Przewoźników i Pracowników Transportu, który mówił dużo o umowie i o tym, co się dzieje w branży transportowej. O tym mówił też pan przewodniczący. Powiem tylko, że proszę mieć też świadomość, że ITD kondycji branży transportowej nie uzdrowi. To jest jeden z elementów. Stan kondycji branży transportowej, co myślę, że pan Wroński tutaj potwierdzi, to jest stan, do którego została doprowadzona w ostatnich latach. Polskie łady i różnego rodzaju zmiany przepisów, wzrost oprocentowania kredytów, a większość transportowców posiłkuje się leasingami i kredytami, powodują, że działalność na tej płaszczyźnie po prostu przestaje być rentowna. Wzrost konkurencji, ilość wożonych towarów… Na sali są parlamentarzyści. My zrobimy, co w naszej mocy i postaramy się ten rynek zrównoważyć, ale trzeba mieć świadomość tego, że to jest aktywność na wielu płaszczyznach. Przy okazji tych postulatów my też z przewoźnikami dobijamy się do Ministerstwa Finansów, bo pracujemy nad różnymi rozwiązaniami.

Trzeba mieć świadomość tego, że to jest tylko jeden z drobnych elementów poprawiających kondycję, ale całości sprawy i kondycji przewoźników nie załatwimy. Dodam, dlaczego. Rozumiem wrażliwość co do słupków panów byłych ministrów, panów posłów, panów pełnomocników, skąd też nasza aktywność w obszarze ITD i skąd te moje prywatne słowa, o które się pan pełnomocnik tak czepiał. No stąd, że pierwsze dane, z jakimi się zderzyliśmy, to wykryty 1 kabotaż i 11 cross-trade, czyli tych nielegalnych przewozów, które realizowali przewoźnicy spoza UE, jak i 20 przypadków jazdy bez zezwolenia, czyli bez zgody, jeżeli chodzi o przewoźników zza wschodniej granicy. My więc nawet nie mieliśmy argumentów. Mówię o procesie negocjacji z KE w kontekście umowy, która będzie zmieniona. Nie mieliśmy argumentów, bo pokazywaliśmy jakieś symboliczne wartości. Wy tutaj się rzucacie, mówiąc kolokwialnie, o cross-trade, jak to nielegalnie Ukraińcy wożą transporty po Polsce, a my nie mieliśmy się czym wykazać za bardzo. Tak więc stąd kierunek, żeby jednak dać narzędzia ITD, bo wiemy, jak niełatwym partnerem na drodze są przewoźnicy spoza UE. Zdajemy sobie z tego sprawę, że co innego nasi przewoźnicy, a co innego przewoźnicy z zachodu, ale ze wschodu niestety to jest troszeczkę inna – powiedzmy – kultura jazdy. Tutaj są potrzebne większe instrumenty i narzędzia.

Pan pełnomocnik robił przytyki w jedną i w drugą stronę. Proszę zrozumieć, nie chciałbym naprawdę… Aczkolwiek mówię to w kontekście stu dni rządu i rozliczania za nie swoje grzechy, ale trochę chciałbym usprawiedliwić pana inspektora. To pytanie do pana, czy faktycznie pan pracował jako inspektor. Może egzamin pan zdał. Z wiedzy, którą posiadam, pełnił pan funkcję rzecznika od początku w ITD. Z taką troską pan opowiadał o pracy na drodze, w chłodzie i na mrozie, przy kontroli pojazdów. Czy faktycznie takie zadania pan realizował? Można oczywiście, ale trzeba jakąś miarą mierzyć. Były przytyki personalne do mojego przełożonego, pana ministra Dariusza Klimczaka. Jest pewien podział w resorcie. Każdy odpowiada za swoją część i każdy ma swój odcinek frontu. Mnie akurat przypadł zaszczyt odpowiadać za część drogową i tutaj jestem dzisiaj z państwem. Minister Klimczak nie ma żadnych problemów z wypowiadaniem się na żaden temat w żadnym obszarze MI, tak więc zarzut jest chybiony, ale na pewno serdecznie pana pozdrawia. Liczy pewnie na współpracę w tym obszarze, którym pan się zajmuje.

Była tutaj mowa o ustawie z 2016 r., jaka była cudowna. Do tej ustawy było około 60 aktów wykonawczych, rozporządzeń. Bardzo krótki był okres na przemodelowanie

tego projektu z 2016 r. Mówił pan, że nawet przedstawiciele związków mówili, że to jest bardzo dobry projekt, a ja słyszałem co innego. Od przedstawicieli związków zawodowych słyszałem to, że to jest bubel prawny i nawet…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Że nie jest najlepszy, ale do poprawy.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Słyszałem, że to jest bubel. To był już po prostu taki żal w rozpaczy. Związkowcy i przedstawiciele ITD cieszyli się, że coś już mają. Po tych 8 latach tak się cieszyli, że już nie patrzyli na to, co to jest, jakie to jest, czy to…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie można było popracować nad tym?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Ale po co nad czymś, co było określone na starcie w taki sposób, jak zacytowałem. Dlatego stwierdziliśmy, że pracujemy, na roboczo wypracowujemy kierunek, przygotowujemy dobre przepisy i później pracujemy nad nimi w Sejmie, tak żeby to było dobre, bo wyznajemy zasadę, że nie robimy pochopnie, nie na ostatnią chwilę, nie sztukujemy, tylko staramy się, żeby to, co robimy, było po prostu dobre.

O BMW i o innych rzeczach z kontroli powie pan inspektor, aczkolwiek należy się w końcu zastanowić, czego państwo chcieli, bo z jednej strony, tak jak mówię, dochodziły do mnie głosy o tym, że była wola do tego, żeby włączyć inspekcję do Policji czy do KAS, a z drugiej strony była ustawa o ITD z końcem tamtego roku. No to sam już nie wiem. Po trzecie robiono zakupy samochodów do kontroli prędkości, a z tego, co nam wiadomo, za ten segment kontroli na drodze odpowiada polska Policja. Inspekcja Transportu Drogowego, jak sama nazwa mówi…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Nie, w 2012 r. tak było, że…

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dlatego widać, że państwo się miotali od ściany do ściany. Nie było jasnego kierunku, w jakim ma podążać ITD. Myślę, że tutaj jest potrzebna decyzja co do tego, że ITD może kontrolować na drodze, jak państwo to wiedzą i pan minister Adamczyk też wie… To wszystko się dzieje, aczkolwiek jest pytanie, jaki jest finalny kierunek.

Jakaś prywatna korespondencja. Tak jak mówię, wydaje mi się, że Komisja nie jest miejscem do tego, żeby cytować jakieś pisma kierowane przez… To są sprawy wewnętrzne resortów. To chyba nie to miejsce.

Pan poseł Adamczyk pytał o statyki na granicy. To było poważne pytanie. Powiem tak, że my po odblokowaniu granicy, po podpisaniu porozumienia z przewoźnikami, nawet tak na dobre nie mieliśmy okazji, żeby wystartować i przetestować te przejścia graniczne, aczkolwiek po dwóch tygodniach na granicy pojawili się rolnicy z protestami. Dzisiaj liczba kontroli m.in. wynika z tego, że są szczątkowe przepływy pojazdów ukraińskich na stronę polską w województwach podkarpackim i lubelskim. Pan poseł Weber kiwa głową. Mogę odczytać zaraz informację z przejść granicznych. To jest po kilka, po kilkanaście pojazdów. Tak naprawdę od końca stycznia rolnicy praktycznie szczelnie zablokowali granicę, jeżeli chodzi o przepływ pojazdów ciężarowych przez granicę. Wcześniej byli przewoźnicy, którzy przepuszczali też po kilka sztuk, aczkolwiek z większą częstotliwością i zrozumieniem. Stąd m.in. te ilości. To jest jedno.

O tym, gdzie kontrolować, mówił pan przewodniczący Wroński. Myślę, że o Śląsku powie pan inspektor, bo nie wiem, dlaczego nie na Śląsku. Faktycznie jest A4, ale myślę, że może też być to spowodowane tym, że tych pojazdów wjeżdża po prostu bardzo mało. Tak, wyjeżdża dużo, wjeżdża bardzo mało w ostatnim czasie. O CANARD i o mobilnych stacjach też powie pan inspektor.

Pan poseł Przemysław Witek pytał o zatrudnienie. Szczegółowo powie o nim, jak myślę, pan inspektor. Ale wykresy, których się pan poseł Weber czepiał, że tam była górka, a później spadło… To zatrudnienie wzrosło właśnie w tym momencie, gdy była

ta górka i to sporo, dlatego górka mogła tam być, ale później, jak pan widział, przy końcówce państwa rządów liczba kontroli też spadła na wykresach, więc taki efekt mógł powstać.

Programy promocyjne – myślę, że o tym powie już bezpośrednio pan inspektor. Pani przewodnicząca Sibińska pytała o wschodnie obszary – to już powiedziałem. Plan kontroli – to pan inspektor.

Mówiłem, jakie są plany, jeśli chodzi o ustawę. Dodam tylko, że faktycznie chcemy, żeby to był dobry dokument. Rozumiemy obawy strony związkowej i pracowników inspekcji, gdy mowa o odzespoleniu. Chciałbym, żeby w tej sprawie odbyła się solidna dyskusja. Można powiedzieć, że to już tak tytułem podsumowania. Chciałbym, żeby pracownicy ITD mieli przede wszystkim świadomość, że umundurowienie to nie tylko przywileje emerytalne i inne, ale to są też większe obowiązki. Pewnie każdy z nas, kto ma kogoś w rodzinie albo znajomego funkcjonariusza, to wie, że to nie jest wcale taki miód – mówiąc kolokwialnie – pracować kilkadziesiąt lat według grafiku, nie wiedzieć, na którą się przychodzi do pracy, niekoniecznie od godziny 7 do 15. Chciałbym, żeby po prostu była świadomość tego, że służba mundurowa to jest jednak służba, nie tylko przywileje, ale też obowiązki i wyrzeczenia. Myślę też, że w tej dyskusji jasne jest, że jeżeli są jakieś przywileje, to dla tych, którzy faktycznie tę służbę pełnią na drodze, a nie dla wszystkich, bo w naszym modelu funkcjonowania państwa, jak wiemy, takie sytuacje miały miejsce. Myślę, że tutaj trzeba byłoby to wziąć pod uwagę, ale to jest przed nami. Nad tym będziemy pracować.

Odpowiadając na państwa chyba wszystkie pytania, myślę, że tak sytuacja się przestawia. Pozostało kilka braków. Proszę pana inspektora o uzupełnienie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, panie główny inspektorze, o udzielenie odpowiedzi.

P.o. główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Też będę starał się w skrócie odpowiedzieć na większość z tych kwestii, które zostały poruszone.

Odpowiadając panu ministrowi Weberowi, trzeba wziąć pod uwagę, że ruch na granicy wschodniej spadł o 23%. To są dane Służby Granicznej. Nasycenie pojazdami jest mniejsze o 23%. Chodzi o przewoźników ukraińskich. Tych samochodów jest więc dużo mniej, aczkolwiek zgadzam się, że jest ich tyle, że można zbudować tę statystykę tylko z pojazdów ukraińskich, ale chyba nie na tym polega nasza rola.

Kwestia struktur terenowych i ewentualnych roszad związanych z CANARD. Odpowiedź dla pana ministra i przewodniczącego Adamczyka. Chcę rozwiać obawy. Wizja dotycząca funkcjonowania CANARD, czyli Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, od początku była rozpatrywana jako praca na urządzeniach stacjonarnych. Tak naprawdę urządzenia mobilne miały wspomagająco uszczelniać ten system w tych miejscach, gdzie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego powstawało punktowo i nie było możliwości szybkiego zareagowania poprzez urządzenie stacjonarne. Ten sposób, który chcemy wdrożyć, to przede wszystkim praca na urządzeniach stacjonarnych.

Mogę powiedzieć, że w tej chwili skuteczność, jeżeli chodzi o postępowania zakończone nałożeniem mandatu, to jest 60%. Pomimo że to jest najwyższy wskaźnik skuteczności w historii od momentu uruchomienia tego biura, to on dla mnie jest nieakceptowalny. Wynika z jednej prostej przyczyny – słabości prowadzenia postępowań wykroczeniowych związanych z ujawnieniem sprawcy wykroczenia. Chcę przypomnieć, że generalnie wykroczenie polega na tym, że w momencie, kiedy był tworzony katalog wykroczeń, jeżeli chodzi o ruch drogowy, to były lata 70. XX w., gdzie policjant miał i pojazd, i sprawcę, i prędkość, którą zmierzył. Często wtedy były nakładane mandaty, które były na miejscu płacone lub były wypisywane mandaty kredytowe. Ta rzeczywistość postępowania wykroczeniowego w tym zakresie jest trudna do realizacji w postępowaniach, gdzie musimy ustalić sprawcę wykroczenia, żeby nałożyć mandat. Wydaje się, że tutaj też będzie na pewno przeprowadzona analiza dotycząca zmiany stanu prawnego i powrót

do tego rozwiązania… Była próba, żeby od początku to tak funkcjonowało, ale chodzi o to, żeby pomyśleć o wdrożeniu odpowiedzialności administracyjnej właściciela pojazdu, ewentualnie odpowiedzialności administracyjnej mieszanej, kiedy właściciel pojazdu wskaże kierowcę, a kierowca, który dopuścił się naruszenia, potwierdzi, że to wykroczenie nastąpiło. Tak więc to wygląda.

Jeżeli chodzi o samochody BMW, dla mnie kupno pojazdów w charakterystyce pościgowej, o czym zresztą mówiłem podczas swojego wystąpienia, jest daleko idącą niegospodarnością. Z jednej przyczyny, bo po zakupieniu 11 samochodów kompletnych powtórzenie przetargu w odniesieniu do 22 pojazdów, które nie miały wideorejestratorów, w cenie o prawie 100 tys. wyższej, z przekroczeniem sumy przeznaczonej na zakup tych samochodów, jest karygodne. To jest po prostu niegospodarność. Stąd zawiadomienie do prokuratury dotyczące niegospodarności i podejrzenia popełnienia przestępstwa w tym zakresie. To, że zakwestionowałem samochody, świadczy również o statystyce wykonywanych kontroli mobilnych. W tej chwili to 2,7 kontroli na zespół kontrolny. To wynika z wieloletniej działalności mobilnej kontroli w systemie CAN. Jeżeli chodzi o wykorzystanie samochodów BMW, to jest 0,7 kontroli na zespół kontrolny. Nie wiem, jak pan Alvin Gajadhur, mój poprzednik, sobie wyobraża łapanie piratów drogowych w sytuacji ręcznego mierzenia prędkości, zabrania tego całego sprzętu do samochodu i pościgu za piratem drogowym, gdzie inspektorzy nie są przeszkoleni do jazdy pościgowej, gdzie…

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Ale wideorejestratory będą zamontowane.

P.o. główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Tak, ale proszę zauważyć, że kupno ręcznych mierników prędkości, które mogą być kiedyś używane, łączy się również z tym, że trzeba kupić 22 wideorejestratory wraz z okablowaniem…

Doradca społeczny prezydenta w KPRP Alvin Gajadhur:

Okablowanie jest…

P.o. główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Wraz z okablowaniem, które…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam. Bardzo proszę społecznego doradcę o to, żeby zachował spokój.

P.o. główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Które tak de facto robią z ceny jednego samochodu rząd wielkości 470 tys. zł. To jest 470 tys. zł po skompletowaniu z wideorejestratorem, więc to jest po prostu jakaś aberracja.

Jeżeli chodzi o zatrudnienie, chciałem podać jeden fakt. W momencie, kiedy odchodziłem z ITD, a pracowałem wtedy w GITD, poziom zatrudnienia sięgał 650 osób. Zadania były podobne. Te zadania obsługiwało 650 osób. Mówię o GITD. W tej chwili pracuje 1,1 tys. osób, przy czym pewien wzrost zatrudnienia wynika z przejęcia zadania związanego z kontrolami opłat drogowych i z potrzeb, żeby właśnie uszczelnić system wnoszenia tych opłat. Na pewno było to wskazane, żeby zatrudnienie wzrosło, ale czy o 500 osób? To jest pytanie.

Promocje. Nie będę mówił tutaj na temat promocji. Sądzę, że wkrótce rozwinę to trochę bardziej – wtedy, kiedy będą dokumenty. Powiem tylko o jednej rzeczy. Dziękuję tutaj panu Piotrowi Mikielowi, który zwrócił uwagę na to, że 20-lecie inspekcji tak naprawdę świętowano tak, jak gdyby to było 6-lecie inspekcji. To po pierwsze. Po drugie, w okresie, kiedy panowała wojna w Ukrainie, kiedy mieliśmy szereg problemów związanych z przygotowaniem administracji do tego, żeby podołać tym zadaniom, które wynikają z problemów, jakie są za wschodnią granicą, główny inspektor wraz z pracownikami zajmował się organizacją 20-lecia. Nie chcę przytaczać, jakie są uwagi dotyczące tego eventu. Powiem tylko jedno, że jednodniowa impreza kosztowała 200 tys. zł. Za jednodniową imprezę 200 tys. zł.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Za jeden dzień 200 tys. zł? Niesamowite.

P.o. główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Odpowiadając panu ministrowi Adamczykowi odnośnie do kontroli stanu technicznego, proszę mi wierzyć, że to bardzo bliskie mojemu sercu zadanie wykonywane przez inspektorów transportu drogowego. Zakup mobilnych stacji kontroli był zaprojektowany i przedstawiony w dokumentach w 2015 r. To wszystko wtedy zostało przygotowane. Wraz z kolegami, którzy mi pomagali, jestem autorem projektu zrealizowanego w WITD w Bydgoszczy, gdzie powstała prototypowa stacja. Bardzo dużo doświadczeń można było wykorzystać w związku z opisem przedmiotu zamówienia (OPZ), który potem miał być opracowany do mobilnej stacji kontroli. Chcę tylko podać jeden fakt. Jeżeli chodzi o badanie stanu technicznego, to tak, ma pan rację. Musimy robić badanie stanu technicznego, ale wszędzie i w każdych warunkach. Stacja, która stoi w krzakach, bo jest niesprawna, trzy miesiące czeka na naprawę, bo gwarant tej stacji nie jest w stanie naprawić systemów, które tam zostały zamontowane w podstawowej funkcjonalności tej stacji. Nie stać nas na to, żeby coś, co kosztowało ponad 1,8 mln zł, po prostu stało. Ten samochód zachodzi i nadchodzi, tak że naprawdę trzeba cyrkowych umiejętności, żeby tym samochodem kierować. Mam duże doświadczenie w kierowaniu samochodami pełnogabarytowymi, ale bałbym się tym jechać. Biorąc pod uwagę koszt tej stacji i planowaną liczbę kontroli, które zakładamy na 10 lat, to jedna kontrola kosztuje 1 tys. zł, podczas kiedy w stacji kontroli jest to wielokrotnie mniej.

W tej chwili prowadzimy kontrole w zakresie weryfikacji warunków uprawniających do uzyskiwania uprawnień. Są to działania prowadzone na bieżąco przed wydaniem uprawnień. Tak samo, jeżeli chodzi o weryfikację baz. Nie mam tutaj szczegółowych danych, ale są to bieżące działania. Jesteśmy również w bliskim kontakcie z KAS, co jest związane z typowaniem firm, które należy skontrolować pod kątem przepływów finansowych, natomiast przede wszystkim ze względu na modyfikację systemu kontroli przy odprowadzaniu opłat za korzystanie z dróg płatnych.

Jeżeli chodzi o to skłonienie do pracy, o co pytał tutaj pan Prudzyński z OZPTD… Może nie skłonienie do pracy, bo źle powiedziałem, ale do podjęcia wysiłku na rzecz odwrócenia pewnych tendencji związanych z kontrolą. To jest przede wszystkim dialog, rozmowy. Tutaj też koledzy mogą potwierdzić to, że drzwi do mojego gabinetu są otwarte. Może tam wejść każdy i rozmawiać o bieżącym problemie – i wewnętrznym, i zewnętrznym. To dotyczy też przewoźników. Oglądałem kilka spotkań społecznej rady konsultacyjnej. Bardzo często to naprawdę było marnowanie waszego czasu. Wyznaję zasadę, żeby rozwiązywać problemy, rozmawiając bezpośrednio, bo dużo więcej można się dowiedzieć i lepiej reagować.

Kontrole 50% na 50%. Przychylam się do takiego zdania, co jeszcze raz podkreślam, że ta praca musi być planowana w taki sposób, aby statystyka tej pracy potwierdzała dążenia do niwelowania pewnych problemów. W tej chwili mamy sytuację kryzysową, stąd wysiłek podjęty na rzecz tego, żeby identyfikować te problemy przewozowe, które generują przewoźnicy zagraniczni. Tutaj też uwaga czy odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego, które dotyczyło przewoźników tureckich. Oni wykonują bardzo dużo przewozów na trasie Skandynawia–Azja Południowa. Wiemy o tym i będziemy na pewno reagować w tym kierunku. Planowanie kontroli wykonywane jest w oparciu o dostępne narzędzia, z których chcemy korzystać, czyli przede wszystkim przywrócenie dostępów do systemów preselekcji i monitorowania dróg po to, żeby na bieżąco mieć informację o tym, co się dzieje na naszych drogach, w jaki sposób reagować, w jaki sposób planować. Wczoraj rozmawiałem z nowym dyrektorem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To wszystko jest na dobrej drodze, żeby odzyskać podstawowe narzędzia, które tak naprawdę efektywizują pracę.

Odpowiedź dla kolegów inspektorów. Chyba potwierdzicie, że ten dialog, rozmowa jest tym narzędziem, przy pomocy którego wiele spraw można rozwiązać. Skierowałem również do wszystkich inspektorów pismo dotyczące bieżącej informacji, w którą stronę zmierzamy i jak chcemy to osiągnąć. To pismo zostało skierowane do inspektorów

transportu drogowego. Natomiast spotkanie ze wszystkimi inspektorami kontroli ruchu drogowego i kontroli opłat było zorganizowane online, tak więc również oni byli poinformowani.

Nie wiem, jeżeli coś pominąłem, to…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję zarówno panu ministrowi, jak i panu głównemu inspektorowi za bardzo szerokie i wyczerpujące odpowiedzi. Czy są dalsze głosy w dyskusji? Widzę, że zgłasza się pan poseł Weber. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Myślę, panie przewodniczący, że na zakończenie głos w imieniu wnioskodawców jako ten głos, który będzie zarazem podsumowaniem tej potrzebnej dyskusji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie pośle, o zabranie głosu.

Poseł Rafał Weber (PiS):

W dyskusji uzyskaliśmy potwierdzenie naszej wiedzy, jeżeli chodzi o radykalny spadek liczby kontroli przewoźników z zagranicy. Będę jednak utrzymywał, że proporcje 50% na 50% powinny zostać zachowane. To jest cel, do którego powinniśmy nieustannie się odnosić. Nie ma żadnego usprawiedliwienia w kwestii czy to protestu inspektorów, czy to protestów, które odbywają się na granicy polsko-ukraińskiej. Szanowni państwo, tutaj też to zostało podkreślone, że z protestami mieliśmy do czynienia również w przeszłości, ale te protesty nie odbijały się na działalności kontrolnej ITD. Ówczesny główny inspektor transportu drogowego, a także ministrowie infrastruktury, pomimo trudnych rozmów ze stroną społeczną, ze stroną związkową, które też były, potrafili utrzymać poziom kontroli na tym poziomie, który był zakładany na początku danego roku. W tej chwili to się bardzo szybko i bardzo gwałtownie zmieniło. Panie ministrze i panie inspektorze, jeszcze raz powtarzam, że nie ma tutaj żadnego usprawiedliwienia. To panowie odpowiadają za tę sferę. To panowie mają organizować pracę instytucji i nadzorować ją w taki sposób, aby ona przynosiła skutek i wypełniała swój cel, natomiast ani teraz tego nie mamy, ani nie mamy wizji dojścia do tych 50%. Minister Andrzej Adamczyk zadał pytanie, kiedy można się spodziewać dojścia do poziomu równowagi kontrolnej i odpowiedzi w tym zakresie nie było.

My, szanowni państwo, zobowiązujemy się tę sytuację nadal monitorować. W ramach swoich poselskich uprawnień i dostępu do informacji publicznej będziemy weryfikować, jak wygląda kwestia kontroli drogowych na drogach. Tutaj przewoźnicy… Dlaczego koncentrujemy się na pojazdach ukraińskich? Ponieważ one są najsłabszej jakości. Myślę, że statystyki kontrolne pojazdów ukraińskich wskazują, że tam dochodzi do największej liczby naruszeń, zarówno jeżeli chodzi o jakość tych pojazdów, jak i czas pracy kierowców oraz inne przepisy prawa, które przewoźnicy z Ukrainy muszą w Polsce stosować. Podobna sytuacja ma miejsce, jeżeli chodzi o przewoźników z państw trzecich, tych mniej ucywilizowanych od strony transportowej. Stąd nasz nacisk, kiedy rządziliśmy, ale także teraz, żeby te relacje kontrolne i równowaga kontrolna zostały zachowane. To jest kwestia bieżącego funkcjonowania ITD.

Druga kwestia dotyczy przyszłości ustawy związanej z nadaniem inspektorom ITD statusu służby mundurowej. Jak rozumiałem wypowiedź ministra Gancarza, dwa spotkania zespołu w MI, który ma tę ustawę przygotować, już się odbyły. Kolejnych osiem do 15 maja. To czas niespełna dwóch miesięcy. Jak rozumiem, spotkania zakończą się gotową ustawą, wypracowaną razem ze środowiskiem związków zawodowych i z inspektorami. Ten termin został tak zakreślony. Będziemy weryfikować, jak przebiegają te prace. Teraz jest najlepszy czas na to, żeby dokonać tego działania. Możemy cofać się i pytać, dlaczego nie zostało to zrealizowane między 2015 a 2023 r. Możemy też się cofać i pytać, dlaczego nie zostało to zrealizowane między 2008 a 2015 r. Natomiast jesteśmy tu i teraz. Powinniśmy rozmawiać o przyszłości. Słyszymy też głosy popierające ze strony większości koalicyjnej dla tego rozwiązania. Uważam, że wspólnymi siłami

powinniśmy się skupić na tym, żeby to rozwiązanie, czyli umundurowienie ITD, stało się faktem.

Inna kwestia, która padła w dyskusji, chociaż nie była jej przedmiotem, to kwestia bezpieczeństwa drogowego, czyli działalności inspekcji związanej z wykorzystaniem pojazdów i systemu CANARD. Z pewnością będzie to dyskusja, którą będziemy inicjować w przyszłych pracach sejmowej Komisji. Jedno zdanie w tym temacie. Ostatnie lata to znacząca poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zresztą główny inspektor transportu drogowego też zauważył, że mamy w tej chwili 60% skuteczności funkcjonowania systemu CANARD. W przeszłości ten procent był zdecydowanie mniejszy. Jeżeli będą sposoby na to, żeby tę formułę usprawnić, oczywiście jesteśmy na tak. Zwracam uwagę, że w ostatnim czasie dzięki przepisom, które stworzyliśmy, spadła liczba naruszeń drogowych, które są diagnozowane przez system CANARD. Prawda, panie inspektorze? W tym kierunku dalej powinniśmy zmierzać.

Jeszcze słowo o legislacji, bo tutaj padły też negatywne sformułowania co do legislacji – nie wiem – MI. Jeżeli mnie pamięć nie myli co do legislacji ostatniej kadencji i ostatnich lat, a mówię tutaj o projektach ustaw, to ona była przyjmowana zdecydowaną większością izby Sejmu, a także izby Senatu. Tak więc ustawy, które wychodziły spod pióra MI w ostatnich latach, a dotyczyły transportu drogowego, jak chociażby po pierwsze ta ustawa, która weszła w życie 2 lutego 2022 r. i wdrażała społeczną część pakietu mobilności, a po drugie ustawa, która była przygotowana w poprzednim roku i weszła w życie czy została uchwalona mniej więcej w lipcu poprzedniego roku, która też obniżała koszty funkcjonowania firm transportowych, również zostały poparte przez zdecydowaną większość Sejmu i Senatu. Jeżeli więc ktoś mówi o legislacji, która nakładała jakiekolwiek – nie wiem – nowe i niekorzystne obowiązki na przewoźników drogowych, to taka legislacja spod pióra MI, jeżeli chodzi o ostatnich kilka lat, nie wyszła.

Bardzo gorąco dziękuję państwu za przedstawienie tych informacji. Rozumiem, że prezentacja, która pokazuje niestety dynamiczny i niekorzystny spadek kontroli przewoźników międzynarodowych, będzie dostępna dla posłów sejmowej Komisji. To bardzo cenny materiał źródłowy. Tak jak mówię, zobowiązuję się… Jesteśmy odbiorcą informacji związanych z oceną tej dyskusji i też te prośby do nas docierają. My się zobowiązujemy jako ci, którzy wnioskowali o tę dyskusję, że nadal ten temat będziemy monitorować.

Dziękuję bardzo i przedstawicielom ministerstwa, i przedstawicielom GITD. Dziękuję przedstawicielom związków zawodowych ITD, jak również przewoźnikom, wszystkim gościom i panu ministrowi Alvinowi Gajadhurowi. Mam nadzieję, że dalsze dyskusje w tym przedmiocie będą równie owocne jak ta dzisiejsza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeszcze zgłosił się do głosu pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, otóż powinienem się odnieść do tych słów, które wiązały się z historią ITD. Ustawa z września 2001 r., jedna z ostatnich ustaw rządu Akcji Wyborczej Solidarność (AWS) przyjętych przez ówczesny parlament, jednak spełniła swoje cele, które wówczas założono. Myślę, że spełniła nawet w szerszym stopniu, aniżeli wówczas zakładano, bo przecież pamiętamy, jakie obawy towarzyszyły wprowadzeniu tej ustawy, szczególnie w środowisku gospodarczym i w środowisku transportowców. Dlaczego o tym mówię? Bo to nie tylko przy okazji 20-lecia, ale przy każdej możliwej okazji ten wątek był podkreślany i jest podnoszony. Zawsze o tym mówimy, że inspekcja i inspektorzy zrealizowali cele, które postawił wówczas przed nimi ustawodawca, w sposób ponad 100-procentowy. Pan przewodniczący może się ze mną nie zgadzać.

Nie ma niestety już między nami pana prezesa TLP Macieja Wrońskiego, który był w trakcie posiedzenia, ale jest nieobecny, więc nie będę mógł tutaj polemizować z nim co do granicy wschodniej. Na pewno jednak zgadzam się z jednym wątkiem, który pan prezes Wroński również podniósł w swoim wystąpieniu, ale przede wszystkim podniosła go strona społeczna. Mianowicie spotkania, posiedzenia i debaty powinny zawsze wnosić

wartość dodaną do naszego życia, chociażby w obszarze transportu drogowego, jeżeli dyskusja dotyczy tego obszaru. Właśnie tak to powinno być.

Też nie jestem zwolennikiem sięgania do przeszłości, ale rozmowy o przeszłości, jak każdy z nas, się oczywiście nie boję. Panie ministrze, odnoszę się tutaj do pana sformułowania. Przepraszam, nie chcę trywializować, ale też co do obecności ministra konstytucyjnego to pragnę przypomnieć, że… Apelowałem, żeby się nie odwoływać, a będę się odwoływał do lat minionych. Pamiętam, że między 2007 a 2015 r. mniej więcej co trzecie czy co drugie posiedzenie Komisji, a na pewno w latach 2011–2015, zawsze zawierało w sobie głosowanie nad wnioskiem formalnym o przerwę w posiedzeniu Komisji i wezwanie ministra konstytucyjnego. Przyznaję się, że jako minister znajdowałem mniej czasu na obecność na posiedzeniach Komisji w latach 2015–2023 aniżeli ministrowie wcześniej. To jest jakby taki nie tyle koloryt, co tradycja w procedowaniu, w prowadzeniu obrad. Co jest zaś w tym wszystkim ważne? Oczywiście przeszłość jest ważna, bo siłami przeszłości budujemy przyszłość. Natomiast faktycznie to przekładanie się, że oto wy zrobiliście przez 8 lat mniej, oczywiście można byłoby uzupełnić tym, co zostało zrobione w latach 2007–2011. Zabrzmi to nieskromnie, ale byłem współautorem kilku wniosków o wotum nieufności dla ministra właściwego do spraw transportu, ministra infrastruktury. Posiadam jeszcze notatki. Posiadam dokumentację z tamtych czasów, zresztą bardzo interesującą, bardzo ciekawą. Na takie jak dzisiaj posiedzenie i na każde inne również można byłoby przygotować odniesienie do tego, co zrobili ministrowie, koleżanki i koledzy…

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Naprawdę 8 lat już minęło.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Znakomicie, ale można by było budować narrację o przyszłości, korzystając z doświadczeń przeszłości.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Trzeba było to naprawić. Był czas.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Otóż zgadzam się z panem, a przede wszystkim ze środowiskiem, z reprezentantami strony społecznej, którzy są tutaj obecni. Mówmy o tym, co jest dzisiaj dla nas wszystkich najważniejsze i co jest dla przyszłości najważniejsze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, bardzo dziękuję przedstawicielom partnera społecznego za udział w tym posiedzeniu Komisji.

Myślę, że dobra informacja jest taka, że rzeczywiście po 8 latach udało się przełamać tę niemoc i trwa dyskusja na temat zmian. Jest determinacja ministerstwa. Bardzo dziękuję panu ministrowi i panu głównemu inspektorowi za udział w posiedzeniu Komisji i za naprawdę szeroką, głęboką informację.

Dziękuję za to, że udało się przełamać w kwestii systemu SENT. Zdaje się, że od 1 lipca będzie to element wspomagający kontrolę, jak i też chroniący uczciwą konkurencję. To jest bardzo ważna informacja, która wychodzi z tego posiedzenia Komisji.

Bardzo serdecznie dziękuję paniom posłankom i panom posłom za aktywny udział w posiedzeniu. Zamykam posiedzenie Komisji.

Szanowni państwo, informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo. Dobrego popołudnia.